DOCTRINA, LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA

SOBRE

FERROCARRILES Y TRANVÍAS

Leyes y reglamentos de concesión, explotación, plan,
policía, señales, inspección, vigilancia
y organización de los ferrocarriles generales y secundarios
y de los tranvías:
pliegos de condiciones generales, acotamiento y plan definitivo;
seguidos de cuatro apéndices completísimos
y precedidos de una introducción histórico-legislativa.

COMENTADAS, CONCORDADAS Y ANOTADAS

POR

LUIS MOUTÓN Y OCAMPO,
Abogado.



MADRID
IMPRENTA DE LA REVISTA DE LEGISLACIÓN
Ronda de Atocha, 15, centro.
1908

INTRODUCCIÓN

Al decidirnos á dar á la luz pública el presente tratado-recopilación de las disposiciones preceptitas vigentes sobre *Ferrocarriles y Tranvías*, no nos guía otro objeto, ni dirige más deseo, que el de procurar satisfacer una necesidad hace tiempo sentida en nuestro país, donde la falta de un compendio completo relativo á aquella materia, sencillamente comentado y profusamente anotado, impide estudiar, en los casos precisos, la totalidad de las leyes ferroviarias en sus dos primordiales fundamentos de *concesión* y *explotación*, y en sus relaciones con todos los aspectos de la vida ordinaria.

Siendo las vías férreas, en su general acepción, el más importante medio de fomento de la producción en la universalidad de sus ramos, sin cuyas facilidades se harían casi imposibles ó muy difíciles multitud de formas utilísimas de la industria y del comercio, la agrupación en un solo libro de las numerosas disposiciones que respecto á *Ferrocarriles y Tranvías* se encuentran diseminadas en obras

de carácter especial, ha de ofrecer una importancia indudable, al propio tiempo que ha de servir de fuente principalísima para la consulta de la legislación y jurisprudencia, absolutamente total, referente á los conceptos expresados.

El desarrollo continuo y progresivo de los caminos de hierro, exige una reglamentación severa y amplia y un cuidado estrechísimo y normal, que del mismo modo que prevea, limitándolos, toda suerte de abusos é impedimentos, facilite los medios adecuados para la rápida y constante extensión de las vías ferroviarias. Un tratado que comprenda los preceptos legislativos sobre concesión y construcción, explotación y policía de los *Ferrocarriles*, tanto generales como secundarios, y de los *Tranvías*, adicionado con la serie de disposiciones complementarias y supletorias que aclaran ó modifican la ley, y con la interpretación dada por los Tribunales á la misma, al lado de las observaciones que sugieren tales conceptos, ha de reducir notablemente el trabajo de quien por curiosidad ó por obligación tenga que acudir á estos estudios, ya que por razones explicables fácilmente, no debamos suscribir que sea de utilidad superior á todo otro compendio de la misma clase.



Escritas las anteriores líneas como exigencia de la presentación de la obra, entramos desde luego en la verdadera *introducción*, que ha de señalar some-

ramente el *concepto de los ferrocarriles y tranvías, su origen y desarrollo y la historia legislativa de los mismos.*

I

De sobra es sabido lo que son los *Ferrocarriles y Tranvías* y la inmensa importancia y el poderoso influjo que los primeros ejercen en la prosperidad y fomento de la riqueza de los pueblos. Los ferrocarriles al lado de la navegación fueron el descubrimiento más extraordinario y magnífico del pasado siglo. No en balde se dijo, cuando comenzaba en España el ensayo y construcción de las primeras líneas férreas, que los caminos de hierro eran una necesidad de la época, imprescindible é imperiosa, por llenar las dos condiciones esenciales de toda vía, la celeridad y la baratura, por aproximar las distancias entre los pueblos, por convertir en puertos marítimos á los centros productores más interiores de las naciones y por estrechar los vínculos de afecto y consideración entre pueblos y Estados diferentes. Fué un error funesto, por consecuencia, desgraciadamente difundido con propaganda continua en nuestro país, al empezarse los estudios de las vías ferroviarias, el de considerar que los ferrocarriles únicamente pueden sostenerse en poblaciones fabriles, industriosas y comerciales, por menester grandes cantidades de efectos para su explotación y servicios, sin tener en cuenta que, aun siendo exacto que las indicadas regiones alimenten

en primer término los caminos de hierro, la agricultura con su variedad de productos y abundantes frutos, sólo necesita transportes baratos, rápidos y acondicionados para que la exportación se ensanche y los mercados aumenten, dando medios de vida á las líneas férreas que se sujeten á tales exigencias.

La propagación de los ferrocarriles, que de modo tan lento se verifica en España, es de una importancia elevadísima para nuestra patria. «Sin calcular—expone un *documento oficial*—lo que habrá de suceder en una época no lejana, sin considerar los fenómenos que han de realizarse de la extensión indefinida de este medio de comunicación, basta consultar lo existente para comprender que con los adelantos que actualmente se hacen en este orden, en casi todas las naciones de Europa, la que por desdicha suya no los siga ni llegue á constituirlos habrá de sufrir necesariamente tal quebranto en su riqueza, que apenas podrá salir de su postración y no le será fácil reponerse.»

En efecto, la aplicación del vapor y de la electricidad á los caminos, aparte de la gran revolución producida ya en el comercio y en la industria, hace sospechar para futuros tiempos, más ó menos lejanos, una notable transformación en el modo de ser de su existencia, disipados por fortuna los errores difundidos por la ignorancia y por los espíritus tradicionalmente dispuestos á combatir las innovaciones que la civilización y el progreso y el genio superior del hombre acometen.

Los inmensos capitales que exige la construcción de un ferrocarril, y las dificultades que ofrece la

desigualdad del suelo en la mayoría de los estados europeos, especialmente en España, no deben impedir la progresión y adelanto de las vías férreas, salvando los obstáculos que se opongan á su necesario desarrollo. Si al propio tiempo, la construcción de una extensa red de ferrocarriles secundarios que enlacen las grandes vías ferroviarias, promoviendo el espíritu de asociación hacia estas grandes empresas, llega á lograrse, será de utilidad inmensa para el país la apertura de las referidas vías, pues elevará la riqueza nacional á la altura que su grandeza merece, y reducirá las distancias y las comunicaciones de un modo sorprendente.

Respecto de los tranvías, no puede negarse que también solucionan, aunque en menor escala, una necesidad de importancia. Sin referirnos á los dedicados á poner en comunicación las grandes capitales con los pueblos y villas de los alrededores, permitiendo la extensión de las ciudades, facilitando la higiene y reduciendo la mortandad; dentro de las mismas poblaciones ayudan á la labor diaria, acortan las distancias en los centros populosos, y permiten acudir á toda clase de negocios sin grandes gastos ni desembolsos dada su general baratura. Además, sirve en no pocas ocasiones este medio de locomoción, de recreo para las clases media y trabajadora que no pueden solventar los gastos de cualquier otro sistema de índole semejante.

II

El origen y desarrollo progresivo de los ferrocarriles, no obstante la fecha relativamente reciente de su establecimiento en el mundo civilizado, ha dado motivo, como todo estudio de investigación histórica, á que la imaginación y el deseo de aquilatar las cuestiones más sencillas, hayan considerado como dogma de fe, seguro y exento de duda, que la fundación de las vías férreas se debe nada menos que á los romanos en el segundo período de su vida imperial; basándose los que tal afirman, en aquellos caminos de que la historia nos habla, con dos fajas de piedra paralelas, separadas convenientemente y de dura consistencia, sobre las que rodaban los carruajes y carros, resultando fácil, cómodo y muy poco violento el movimiento, de los cuales aun se conservan algunos trozos en las vías antiguas de Italia. Otros escritores no menos visionarios y caprichosos, han buscado el principio del ferrocarril, en el sistema de transporte que los propios habitantes del pueblo rey empleaban, para trasladar de un punto á otro las enormes masas de piedra y sillares con que construían sus edificios monumentales. En efecto, para ello se servían los romanos de tablones largos de madera, en forma de carriles, que colocaban en el suelo un poco distanciados, haciendo el rozamiento mucho menor y facilitándose el punto de apoyo en el empuje de las piedras, que corrían por encima de las tablas; pero

ni este medio puede fundamentarse como remota idea de las líneas ferroviarias, ni su constante empleo—aun hoy se utiliza una forma semejante para bajar la piedra sillería de los carros—, permite comparar con el ferrocarril, aquel rudimentario elemento de reducción del trabajo humano.

Hay que avanzar varios siglos para encontrar el origen del ferrocarril, y llegar nada menos que al siglo XVII, durante cuyo transcurso se usaron caminos con carriles de madera sobre los que corrían carretillas de poco peso, en las minas de carbón de piedra de Newcastle — permaneciendo bastantes años sin modificación notable este sistema—, hasta que en 1739 se ensayó por primera vez la sustitución de los carriles de madera con barras de fundición, que daban más fijeza á la vía y se deterioraban menos á consecuencia de las lluvias; adoptándose treinta años más tarde el referido procedimiento de un modo definitivo. Al propio tiempo, un Ingeniero inglés, llamado William Reynols, propuso dividir la carga total del vehículo que se utilizaba, en varios carros de pequeñas dimensiones, como medio de salvar el inconveniente del peso excesivo de los carruajes empleados. Y últimamente, en el año 1789, otro Ingeniero de la misma nacionalidad, William Jessop, sustituyó los carriles con simples barras rectas, armando á las ruedas de las vagonetas con pestañas para que se mantuviesen sobre ellas.

Así permanecieron las vías de carriles de hierro mientras transcurrió el siglo XVIII, usándose en todas las minas de carbón existentes en Inglaterra,

sustituyéndose en el último tercio del mismo el carril de hierro fundido por el de hierro maleable.

En el año 1804 se aplicó el vapor como fuerza motriz á los vehículos, y éste fué, indudablemente, el primer paso de verdadera importancia hacia la locomoción rápida, toda vez que hasta entonces los carruajes destinados al transporte eran arrastrados por caballerías, que por su lentitud y limitación de fuerza no podían salvar largas distancias ni cargar con grandes pesos.

La primera idea de tal naturaleza se debió á dos ingenieros de Cornualles, que solicitaron en 1801 un privilegio para construir diligencias de vapor destinadas á la traslación de viajeros y al movimiento de mercancías entre los pueblos industriales y comerciales de Inglaterra; proyecto que muy pronto abandonaron, vistas las dificultades que les ofrecía el sistema, hasta que en Marzo de 1802 obtuvieron un nuevo permiso, único, para emplear sus coches de vapor en los caminos de carriles, y en efecto, en 1804 inauguraron un servicio de esta índole en el camino de Marthyr-Tydvil, en el sur de Gales.

En 1812 los Ingenieros Guillermo y Eduardo Chapman, en vista de los felices resultados del anterior ensayo, emplearon en el camino de Heaton, cerca de Newcastle, otro sistema mucho más completo y complicado. Consistía en «colocar en medio de la vía, y de trecho en trecho, puntos fijos hacia los cuales era arrastrado el tren por medio de una cuerda y un tambor colocado en la locomotora; cuando ésta llegaba al punto fijo, se desenvolvía la

cuerda y se enganchaba al punto inmediato». Este procedimiento dificultaba la rapidez, exigía paradas sin número y estaba sujeto á toda suerte de desarreglos; no obstante, demostraba un avance en la realización de lo que hoy parece completamente perfeccionado.

En el año 1813, el ingeniero Blackett, estudiando prácticamente el grado de adherencia de las ruedas de locomotoras con los carriles, llegó á averiguar la cantidad de fuerza que le hacía perder el resbalamiento, hasta entonces imposible de evitar, y del que por otra parte nadie se había cuidado. Trató de reducirlo mediante distintas pruebas, que no se conoce hasta qué punto le dieron resultado; mas lo cierto es que un año después, salía de los talleres de Jorge Stephenson la primera locomotora que puede llamarse con propiedad así; fué ensayada en el ferrocarril de las minas de carbón de piedra de Killingworth, habiendo conseguido arrastrar 8 carruajes de 30 toneladas con una velocidad media de 4 millas por hora. En 1814 se aplicó la misma máquina, algo perfeccionada por sus constructores, al ferrocarril del distrito carbonífero de Hetton, dando también buena velocidad y arrastrando regular peso.

Al mismo tiempo que se hacían los indicados ensayos en los comienzos del siglo XIX, un minero de Cornwal, llamado Ricardo Trevithicke, inventaba en 1802 otra locomotora sencilla de cuatro ruedas, que circuló por primera vez el 24 de Diciembre de dicho año en las inmediaciones de Camborne (Inglaterra). Arrastró una carga de 10 toneladas y

recorrió los 20 kilómetros construídos de vía en dos horas y media, después de muchos tropiezos, grande paciencia del inventor en reparar distintas averías surgidas á los 6 kilómetros del punto de partida y de arreglar la chimenea que al paso por un puente se deshizo por completo.

Desde 1814 fueron varios los ingenieros que se dedicaron al perfeccionamiento de las locomotoras ya conocidas, tratando de evitar, de modo principal, los numerosos descarrilamientos, que sin duda por el poco peso de las máquinas y su falta de adherencia á los rails se sucedían continuamente produciendo siniestros muy lamentables por los destrozos que sufrían casi siempre las locomotoras. Así se fué avanzando poco á poco, hasta que el día 27 de Septiembre de 1825 se inauguró la primera vía férrea propiamente tal en el ramal de Stockton á Darlington, en el Norte de Inglaterra, explotándose el servicio de viajeros y mercancías, si bien con pequeña velocidad, 24 kilómetros por hora cuando más.

Desde entonces los progresos fueron rápidos y notables, pero la enemiga á las vías férreas se desató en la Gran Bretaña de un modo formidable. «Afirmábase—dice un autor—que el establecimiento de los ferrocarriles haría imposible los pastos, que el aire emponzoñado por los humos de las máquinas mataría todos los pájaros, que las casas situadas cerca de las líneas serían envueltas por nubes de humo é incendiadas por las chispas desprendidas de aquéllas.» Pero para observar el encarnizamiento con que fué combatido en tales tiempos el ferrocarril y la exageración con que se llevó la oposición

á cabo, basta conocer lo que escribía un periódico diario de la época, publicado en Londres y que aún hoy vive, que ha de suponerse estaría redactado por personas de ilustración y cultura á un nivel mayor que las de la generalidad del pueblo inglés: «no creemos preciso—exponía—ocuparnos de estos visionarios que pretenden cubrir el país de ferrocarriles y quieren reemplazar las diligencias y postas por este medio de transporte. ¿Hay algo más ridículo, más absurdo, que sostener que una locomotora nos llevaría con doble velocidad que una diligencia»?

De tal forma se imposibilitaba el adelanto de las vías férreas y los ensayos de máquinas que continuamente se solicitaban, que el propio Gobierno inglés, amparador de todo invento por extraordinario que fuera, dificultó indirectamente al ingeniero Stephenson la prueba de su locomotora, tardando cuatro años en conceder el permiso para comenzar los trabajos de la línea de ensayo. Los mismos propietarios de los terrenos que debía atravesar la vía no consintieron que el ferrocarril cruzara sus tierras y dominios, aun abonando cantidades fabulosas, y fué preciso hacer una desviación por fincas pertenecientes á dueños más sensatos y amigos del progreso.

La segunda tentativa de esta naturaleza se realizó en 1830 con la construcción del ferrocarril de Manchester á Liverpool, que si bien fué la segunda línea que explotó los dos servicios de peaje y de transporte, fué la primera dedicada al movimiento de viajeros á gran velocidad. Dos años después, en 1832, se comenzó la línea férrea de Londres á Bir-

minghan, no tardando en propagarse definitivamente, desde entonces, por toda Europa y Norte de América la construcción de ferrocarriles.

En 1840 había construídos en Inglaterra 2.400 kilómetros, 1.200 en los Estados Unidos, 800 en Alemania y 440 en Francia. En España ni uno solo.

Desde 1825 en que, como ya hemos dicho, empezó á prestar servicio el primer ferrocarril del mundo, entre Stockton y Darlington, hasta comienzos del año 1907, en que el ingeniero irlandés M. Luis Brennan ha inventado, al parecer con resultados muy aceptables, el ferrocarril monorrail, los caminos de hierro han progresado con rapidez maravillosa. Siendo la fuerza motriz la misma al presente que entonces, todos los estudios y perfeccionamientos han ido dirigidos á lograr mayor potencia en las locomotoras y más exactitud en el material móvil y fijo, con el fin de obtener aumento de velocidad y mayor fuerza de arrastre. Comparadas por su tamaño, diez ruedas, perfección de sus órganos y 85 toneladas de peso, las máquinas modernas, con las primitivas locomotoras, aparecen éstas como un vulgar juguete; mucho más, si se tiene en cuenta que las antiguas lograron alcanzar una velocidad máxima de 24 kilómetros por hora, rapidez que quintuplican las últimamente creadas.

De igual modo que las máquinas, ha cambiado notablemente el aspecto y forma del material fijo y móvil desde 1840 á 1900. El primero comenzó con carriles de hierro de 3 metros de longitud á lo sumo, que quedaban colocados sobre losas de piedra y que casi nunca ofrecían seguridad completa; más

adelante se emplearon traviesas de madera hundidas en el suelo que permitieron mayor estabilidad y rails de cinco metros de largo; después se inventaron las traviesas metálicas, imaginando que se daba un gran paso en adoptarlas, y últimamente, se han vuelto á utilizar las de madera bañadas en alquitrán y creosota para evitar, durante largo tiempo, los destructores efectos de los parásitos y de la humedad; los carriles son de acero y su longitud ocho metros á quince. Respecto del material móvil, también su transformación ha sido notable; desde el carruaje sencillo casi al descubierto con capacidad reducida, hasta los enormes actuales coches con restaurant, cuartos de tocador, biblioteca y amplios corredores, las comodidades han ido aumentando en beneficio de los viajeros de un modo sorprendente.

Esto por lo que se refiere á los ferrocarriles con tracción de vapor, que con relación á los eléctricos cuya construcción aumenta de día en día, si bien el material fijo y móvil es idéntico al de los otros caminos de hierro y las locomotoras son semejantes, aunque basadas en principios científicos distintos, la velocidad que han logrado adquirir es verdaderamente asombrosa: baste decir que el ferrocarril eléctrico de Berlín á la red general alemana, corre á razón de 211 kilómetros por hora, es decir, que emplearía tres horas y cuarenta y dos minutos en ir desde Madrid á Barcelona.

En España la fundación de las vías férreas es relativamente reciente. En 28 de Marzo de 1830 un particular solicitó la concesión de una línea que partiendo de Jerez de la Frontera y pasando por el

Puerto de Santa María y Rota, terminaría en Sanlúcar, concesión que caducó en 1838 por falta de capitales para constituir la empresa. Una cosa semejante le ocurrió á la segunda autorización solicitada en 1833 para un ferrocarril de Tarragona á Reus. Afortunadamente, en el año 1843, se pidió la concesión del primer ferrocarril español que efectivamente se construyó. Su trazado comprendía un corto espacio de 49 kilómetros desde Madrid á Aranjuez; fué inaugurado en 10 de Febrero de 1851, debiéndose advertir que no obstante ser su concesión posterior, el primer ferrocarril que funcionó en España fué el de Barcelona á Mataró (29 kilómetros), que se inauguró en 1848. En 1847 se autorizó el de Sama de Langreo á Gijón, y en 1845 el de Madrid á Valencia, que en 1850 se redujo al trozo de Játiba al Grao de esta última capital.

Posteriormente el engrandecimiento y aumento de las vías férreas en España ha ido en progresión ascendente. En 1848 había en explotación 28 kilómetros de ferrocarril; en 1851, 76; en 1855, 474; en 1868, 5 373; en 1877, 6.471; en 1884, 12.650; en 1900, 13.356, y en 1906, 15.322 entre ferrocarriles de vía ancha y económicos ó de vía estrecha: actualmente existen, además, cerca de 2.000 kilómetros en construcción.

*
* *

El origen de los tranvías (De *tram*, riel plano, y *way*, vía) es coetáneo del de los ferrocarriles, y esta es la razón de que fuera Inglaterra el primer país

en que se explotaron. Su nacimiento preciso, aun no bien determinado, lo señalan los autores ingleses entre los años 1810 y 1815 en el hecho siguiente: parece que un ingeniero, llamado Outran, propuso, para facilitar el arrastre de la hulla que se extraía de las minas de carbón del norte del país de Gales, hacer rodar los carros cargados de mineral que un caballo arrastraba, sobre carriles planos de madera. Produjo el ensayo relativamente buenos efectos, aparte del desgaste natural y rápido de la vía y de los descarrilamientos frecuentes, sobre todo en las curvas, y en 1825 se practicaba el sistema en la mayoría de las minas de la Gran Bretaña, con el nombre de camino Outran.

En el año 1827 inaugurábase una vía semejante en los Estados Unidos, destinada también al transporte de mercancías únicamente, y en 1832, se ofrecía al servicio público en Nueva York, en toda la cuarta avenida, el primer tranvía de viajeros con con motor animal, naturalmente, pero con resultados poco provechosos; sin que se volvieran por entonces á realizar nuevas tentativas en tal sistema de locomoción.

Veinte años después, en 1852, el ingeniero francés Loubat inventó el carril de hierro y acero que lleva su nombre, haciendo muy difícil el desgaste de la vía, desarrollándose desde tal época los tranvías de modo considerable. El propio ingeniero construyó el primer tranvía que circuló por París, inaugurado en 1854, y cuyo recorrido alcanzaba desde la Plaza del Louvre á Saint-Cloud. En 1860 se intentaron nuevamente en Inglaterra los medios

para construir líneas de tranvías, también con resultados negativos, hasta que en 1869 se estableció ya de un modo definitivo el primer tranvía de viajeros en Londres.

En España, las primeras concesiones de tranvías con motor animal y sobre vías sistema Loubat, se otorgaron en 1861 para el de Carcagente á Gandía, en 1862 para el de Gandía á Denia y en 1864 para el de Mollet á Caldas de Montbuy, si bien ya con anterioridad, parece ser que en 1854, el ingeniero francés Loubat, que se encargaba de todas las construcciones de tranvías del mundo entero, solicitó algunas autorizaciones para Madrid y Barcelona que no se llevaron á efecto, ignorándose la causa.

Por lo que se refiere particularmente á Madrid, el primer tranvía concedido fué el llamado del barrio de Salamanca, que se otorgó en 1869, al propio tiempo que era inaugurado el primero de Londres, y que saliendo del final de la calle de Serrano, recorría, y recorre en la actualidad, el paseo de Recoletos, calle de Alcalá, Puerta del Sol, calles Mayor, Bailén, Ferraz y Princesa, hasta terminar en el barrio de Pozas. Se abrió al servicio público este tranvía de motor animal, en el año 1871 con resultados excelentes para la empresa.

Sucesivamente se otorgaron concesiones para la construcción de tranvías en Barcelona, Sevilla, Cartagena, Bilbao y Santander, y desde 1873, el desarrollo de los mismos va aumentando progresivamente, al mismo tiempo que se sustituye el primitivo sistema de tracción por el vapor, y más generalmente dentro de las poblaciones, por

el motor eléctrico aéreo ó mediante acumuladores.

III

La historia legistativa de los ferrocarriles españoles apenas tiene más de medio siglo de existencia, pues no obstante haberse otorgado ya dos concesiones de líneas férreas en la primera mitad del siglo pasado, la Administración pública no se sujetaba á plan alguno al conceder las autorizaciones de construcción, por pereza más que por otro motivo, dejando casi abandonado un servicio de tanta importancia y cuyos beneficios para la nación no tardaron en dejarse observar y sentir.

El primer síntoma que se ofreció relativo al asunto, fué en 1844 al solicitarse el ferrocarril de Madrid á Cádiz; entonces el Gobierno encomendó á la Dirección general de Caminos formulara unas bases generales que sirvieran de guía en esta clase de concesiones. En efecto, se designó una Comisión compuesta de tres ingenieros de Caminos, la cual inmediatamente comenzó á trabajar en el cometido ordenado, emitiendo dictamen importantísimo y fundamental á los pocos meses, en el que sentaron los siguientes principios: 1.º La realización y ejecución de las líneas férreas, debe hacerse por el Estado como medio único de obtener que las tarifas se reduzcan al mínimo precio posible, y donde la Administración pública no pudiera, no quisiera ó no le conviniera encargarse de la obra ferroviaria, con-

fiar libremente á Empresas, Sociedades ó particulares la construcción de los caminos de hierro. 2.° Toda concesión de ferrocarriles debe ajustarse á los requisitos siguientes, que serán determinados expresamente en los pliegos de condiciones generales: *a*) limitación en el derecho de la tarifa que será revisada periódicamente; *b*) adquisición de las líneas por el Estado mediante el abono de la correspondiente indemnización; *c*) libre concurrencia, ó sea uso del camino por cualquiera que tenga necesidad de utilizar la vía para el transporte de mercancías en carruajes propios, previo pago del peaje acordado. 3.° Al solicitar la autorización, los interesados acreditarán tener suscritas por las Compañías que hubieran de suministrar los fondos, las tres cuartas partes del capital necesario para la terminación del ferrocarril, y haber depositado la décima parte de su valor en el Banco de San Fernando ó en el de Isabel II. 4.° El Estado no otorga concesiones provisionales; y 5.° La anchura de la vía será uniforme, adoptándose el ancho de seis pies (1,67 metros) que aun se conserva.

Dado el primer avance hacia la reglamentación ordenada y seria de las concesiones de ferrocarriles, no fué difícil proseguir el camino emprendido. En el año 1845 se requirió á la Dirección de Caminos para que propusiera el sistema general de líneas férreas, acomodándose á las necesidades del país y á los estudios efectuados con anterioridad, mandato que no pasó de intento plausible. Al finalizar el año 1846, se pidió á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, redactara lo más rápida-

mente posible las medidas legislativas que convendría adoptar, para ayudar económicamente á los concesionarios de ferrocarriles; se nombró al efecto una comisión presidida por el Marqués de Miraflores, la cual propuso garantizar, como auxilio á las Empresas de caminos de hierro, el interés de un 4 por 100, y el 1 por 100 de amortización de los capitales invertidos y que se invirtiesen en las obras ferroviarias, no teniendo las Compañías derecho al abono de los mismos, cuando por su culpa cesasen los trabajos ó la explotación de la línea. Es de advertir, que por ley de 20 de Febrero de 1850, se aumentó el interés de garantía al 6 por 100, quedando en el mismo tipo el de amortización.

En el año 1848 aparece el primer proyecto de ley de ferrocarriles debido á Bravo Murillo, que á pesar de los buenos deseos de su autor no llegó á discutirse por las Cortes. En 10 de Enero de 1850 se presentó á las Cámaras legislativas un nuevo proyecto que firmaba el ministro Sr. Seijas Lozano, en el cual se dividían los ferrocarriles en líneas de servicio general y particular, que tampoco llegó á aprobarse. En 1852 se redactó el tercer proyecto de ley de ferrocarriles que fué suscrito por el primer ministro de Fomento de España, Sr. Reinoso, en el que se contenía un plan de líneas férreas bastante extenso, cuya base consistía en fijar un centro del sistema en la capital de la monarquía, y se limitaba la anchura de la vía á 1 metro 44 centímetros de acuerdo con la generalidad de las dimensiones de los principales caminos de hierro europeos: al año siguiente, ó sea en 1853, aparece el cuarto

proyecto firmado por el Sr. Collantes, que de igual modo que los anteriores quedó sin aprobar.

Transcurrido el mes de Mayo de 1854, se nombraron dos comisiones, una presidida por el Marqués del Duero con el encargo de redactar un proyecto de ley de ferrocarriles, y otra presidida por D. Facundo Infante, cuyo cometido era informar acerca de todos los expedientes de vías férreas existentes; sometidos ambos dictámenes, por cierto rápidamente terminados, á la aprobación de las Cortes constituyentes, fueron sancionados por éstas, dando por resultado la publicación de la primera ley de ferrocarriles española, que lleva por fecha la de 3 de Junio de 1855. Esta ley, que conservó esencialmente los mismos principios contenidos en el informe de 1844, comprende 49 artículos y uno adicional, que estudian la clasificación de los ferrocarriles estableciendo un sistema general, la forma de concesión de los mismos y sus formalidades necesarias, los privilegios y exenciones otorgados á las Empresas concesionarias, las causas de caducidad de las concesiones, las condiciones de arte á que debían ajustarse todas las construcciones de vías férreas, la organización de la explotación, los estudios de las líneas, y la manera de constituirse las Compañías por acciones para la construcción y aprovechamiento de las vías férreas. En 15 de Febrero del año 1856 se aprobó la instrucción para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles y el pliego de condiciones generales para la concesión de los mismos, de interés general.

Completó este cuadro de disposiciones ferrovia-

rias, la ley de policía y conservación de los ferrocarriles aprobada en 14 de Noviembre de 1855 y el reglamento dictado para su ejecución en 8 de Julio de 1859.

En los años sucesivos se publicaron multitud de preceptos complementarios de las anteriores leyes: no pudiéndose citar todos por lo enorme de su número y estar incluídos la mayoría en los lugares correspondientes de este libro, daremos aquí la fecha y objeto esencial únicamente de los principales: En 11 de Marzo de 1857 se crearon las divisiones para el servicio de los ferrocarriles; en 1.º de Marzo de 1861 se determinó lo relativo á las subvenciones para las Compañías ferroviarias; en 20 de Julio de 1862 se aprobaron los preceptos especiales sobre los ferrocarriles para cuencas carboníferas; en 4 de Junio de 1863 se autorizó al gobierno para informar las tarifas de peaje y transporte de los ferrocarriles cuyas concesiones se otorgaron con anterioridad á la ley de 3 de Junio de 1855; en 15 de Octubre de 1863 se determinó que las estaciones de los ferrocarriles lleven el nombre del término jurisdiccional en que estén situadas, cuya disposición todavía se encuentra vigente; en 16 de Julio de 1864 se dictó la ley para la concesión de los ferrocarriles servidos con fuerza animal; en 26 de Febrero de 1867 se publicó una Real orden determinando la forma en que deben inscribirse en el registro de la propiedad las concesiones de ferrocarriles y sus gravámenes; en 14 de Febrero de 1870 se hizo extensiva á toda clase de fuerza pública la franquicia de la cuarta parte en el precio de tarifas; en 8 de Agosto de 1872 se

dictaron dos importantes Reales órdenes, una de prescripciones para el transporte de materias inflamables y explosibles por las líneas férreas, y otra, aprobando el reglamento de señales para los ferrocarriles; en 29 de Mayo de 1873 se aprobó el reglamento para la inspección y vigilancia de los ferrocarriles, y en 6 de Julio de 1877 el de la inspección y vigilancia administrativa de los mismos, hoy profundamente modificados.

Meses después, en 23 de Noviembre de 1877, se dictaba la nueva ley general de ferrocarriles, vigente en la actualidad, cumpliendo con lo dispuesto en el art. 2.º de la ley de Bases de Obras públicas de 29 de Diciembre 1876, que autorizaba al Ministro de Fomento para que con informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos redactara y publicara la ley general de Ferrocarriles, que, como hemos visto, no se hizo esperar. Con la misma fecha se dió al público también la moderna ley de policía de ferrocarriles, y con las de 24 de Mayo de 1878 y 8 de Septiembre del mismo año, los reglamentos para la ejecución de la ley general y de la de policía de ferrocarriles respectivamente, hoy en vigor.

Respecto de los ferrocarriles llamados secundarios, su historia legislativa es muy reducida. Por Real orden de 1.º de Septiembre de 1866 se creó una Comisión para que estudiara y propusiera todo lo relativo á caminos de hierro económicos, la cual presentó una Memoria en 4 de Noviembre del mismo año, en la que señalaba las principales condiciones á que debían ajustarse los mismos, que no

pasó de proyecto. Con posterioridad hubo algunas tentativas nuevas, hasta que en 1888, D. Carlos Navarro Rodrigo, Ministro de Fomento á la sazón, dictó un Real decreto en 15 de Marzo, creando la Comisión encargada de proponer el plan de los ferrocarriles secundarios y nombrando su presidente á D. Eugenio Montero Ríos; en él autorizaba para que se presentara un proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, cuyo ancho de vía sería de un metro entre carriles, destinados al servicio público, con la condición de que no estuvieran incluídos en el plan de los de interés general. Reproducido el proyecto en el año 1890, el Congreso lo aprobó en 30 de Junio haciendo en el mismo algunas modificaciones; pero estando discutiéndose en el Senado, se cerraron las Cortes y quedó en suspenso. En 1893 la misma Comisión entregó al Ministro de modo definitivo el proyecto con su informe.

Transcurridos ocho años sin adelantar un paso en esta cuestión, en 19 de Octubre de 1901 el Sr. Villanueva presentó á las Cámaras el segundo proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, que, con igual fortuna que el anterior, quedó sin aprobar; realizadas después algunas nuevas tentativas con otros proyectos, por fin el 30 de Julio de 1904 se publicaba la primera ley de ferrocarriles secundarios española, y el 2 de Noviembre de 1905 el reglamento provisional para su ejecución.

Recientemente, en 30 de Agosto de 1907, ha sido sancionada una ley que reforma los artículos 22, 24, 21 y 2.º de la de 30 de Julio de 1904, y fusiona en un solo plan los dos existentes; al propio tiempo

ha sido aprobado, por Real decreto de 14 de Septiembre siguiente, un nuevo reglamento provisional para la ejecución de la ley de ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904 reformada por la de 30 de Agosto de 1907, que apenas difiere del anterior en media docena de disposiciones. Por último, con fecha 14 de Septiembre de 1907, se aprobó el nuevo plan de ferrocarriles secundarios, que de igual modo que los anteriores preceptos, insertamos en el grupo *b*) de la primera parte de la presente obra.

Finalmente, al entrar este libro en prensa, el Ministro de Fomento, Sr. González Besada, ha presentado á las Cortes un proyecto de ley de Ferrocarriles estratégicos, que, caso de aprobarse por las Cámaras antes de terminar la impresión de esta obra, publicaremos como apéndice de la misma.



La historia legislativa de los tranvías no ofrece ninguna dificultad. No habiendo tenido en cuenta este sistema de locomoción la ley de Ferrocarriles de 1855, fué preciso que se redactara una disposición especial sobre la materia, que en efecto se dió á conocer mediante la ley de 5 de Junio de 1859, si bien reduciendo su cometido á las concesiones de tranvías con tracción animal. En 16 de Julio de 1864 se modificó la ley anterior, por la derogación de varios artículos que exigían las subastas en las concesiones de ferrocarriles de fuerza animal, que quedaron, por consiguiente, suprimidas.

Promulgada la ley general de Ferrocarriles de 23

de Noviembre de 1877 y su reglamento de 24 de Mayo de 1878, fueron incluídos en estas disposiciones capítulos separados (el 11 en la ley, y los 7.º y 8.º en el reglamento), que estudian los tranvías, definiéndolos y señalando el procedimiento para su concesión, con unidad de criterio ordenada.

Finalmente, la aplicación de la electricidad á los tranvías, generalizada en los últimos años de un modo rapidísimo, ha exigido la publicación en el ceglamento de 7 de Octubre de 1904 para instalariones eléctricas, de su cap. 3.º, que determina la forma de las instalaciones de los tranvías y ferrocarriles de tracción eléctrica. Algunos otros preceptos de carácter más secundarios, insertos en sus lugares respectivos, completan la legislación de tranvías vigente en España.

Para concluir la introducción, relacionaremos el

PLAN DE LA OBRA

El libro comprende *dos partes* y varios *apéndices*. La primera parte, de *Doctrina, legislación y jurisprudencia generales*, la subdividimos en tres grupos: *a*) *ferrocarriles principales ó generales*; *b*) *ferrocarriles secundarios*; *c*) *tranvías*: la segunda, de *Doctrina, legislación y jurisprudencia complementarias*, no constituye más que un sólo grupo, con cinco secciones. Los apéndices son cuatro.

En el grupo *a*) de la *primera parte* estudiamos: 1.º, la ley general de concesión de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877; 2.º, el reglamento para su ejecución de 24 de Mayo de 1878; 3.º, la ley de

Policía de los ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877; y 4.º, el reglamento para su ejecución de 8 de Septiembre de 1878. En el grupo *b*) de la misma, analizamos: 1.º, la ley general de concesión de ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, modificada en 30 de Agosto de 1907, y mandada publicar con las reformas introducidas, por Real decreto de 12 de Octubre de 1907; 2.º, el reglamento para su ejecución de 14 de Septiembre de 1907; y 3.º, el plan único de ferrocarriles secundarios de 14 de Septiembre del mismo año. En el grupo *c*) de la indicada parte, desarrollamos la ley para la concesión de los ferrocarriles servidos con fuerza animal de 16 de Julio de 1864, refundida con la de 5 de Junio de 1859.

En las cinco secciones de la *segunda parte*, comprendemos: 1.º, el *pliego de condiciones*, *modelo de tarifa para la concesión de los ferrocarriles de servicio general* y las *disposiciones que se han de observar en la percepción de los derechos de la misma*, aprobados por Real decreto de 15 de Febrero de 1856; 2.º, las *instrucciones relativas al acotamiento y plan definitivo de las obras ferroviarias* de 16 de Julio de 1855; 3.º, el reglamento para la *intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles* de 15 de Septiembre de 1895; 4.º, las *reglas para el funcionamiento de la inspección administrativa*, aprobadas en 26 de Agosto de 1899; y 5.º, el *reglamento de señales para los ferrocarriles* de 8 de Agosto de 1872.

En los *cuatro apéndices* incluímos: 1.º, la sección 8.ª, tít. 1.º del libro IV del Código de Comercio, relativa á la *suspensión de pagos y quiebras de las*

Empresas de ferrocarriles, y la *ley de quiebras de las Compañías de ferrocarriles* de 12 de Noviembre de 1869; 2.°, los *impuestos sobre ferrocarriles y tranvías*; 3.°, las *disposiciones de la ley general de Obras públicas* de 13 de Abril de 1877, *aplicables á los ferrocarriles*; y 4.°, el cap. 3.° del reglamento para *instalaciones eléctricas* de 7 de Octubre de 1904, referente á las *aplicaciones á tranvías*.

Al pie de cada artículo de las disposiciones que comprenden las dos primeras partes, se agregan todos los preceptos legislativos y ministeriales supletorios que aclaran ó modifican aquéllos, y la jurisprudencia aplicable á los mismos, que los interpretan doctrinalmente.

PRIMERA PARTE

Doctrina, legislación y jurisprudencia generales.

a) Ferrocarriles principales ó generales.

I

Ley general de 23 de Noviembre de 1877 (1).

Don Alfonso XII, por la gracia de Dios Rey constitucional de España.

A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que con arreglo á las bases aprobadas

(1) Esta ley es la llamada vulgarmente ley general de ferrocarriles, que sustituyó á la de 3 de Junio de 1855, primera disposición legislativa que en España estableció un sistema general de ferrocarriles; muchos de cuyos preceptos, no obstante los años transcurridos, han sido respetados en toda su integridad por la de 1877, siquiera el avance de los tiempos y los notables adelantos obtenidos por las vías férreas, justificaran la reforma de las reglas formuladas por la ley histórica. De todas suertes, como la ley de 1855 creó muchos derechos respecto de Empresas ferroviarias fundadas con arreglo á sus prescripciones, hoy no deja de tener importancia, respetados como están por el artículo 79 de la vigente de 1877, los derechos adquiridos con anterioridad al amparo de la ley derogada.

por las Cortes y promulgadas como ley en 29 de Diciembre de 1876; usando de la autorización por la misma ley otorgada á mi Ministro de Fomento; oyendo al de Marina en los asuntos de su especial competencia; oídos también el Consejo de Estado en pleno y la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y de conformidad con mi Consejo de Ministros, he venido en decretar y sancionar la siguiente ley:

CAPÍTULO PRIMERO

CLASIFICACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Artículo 1.º Son objeto de esta ley todos los ferrocarriles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado.

La ley que estudiamos comprende 11 capítulos determinantes de la clasificación de los ferrocarriles, expresión del plan general de los mismos mediante su distribución en siete redes, *Norte, Nordeste*, *Este*, *Mediodía*, *Este-Mediodía-Norte*, *Noroeste* é *Islas Baleares*, formalidades para la concesión y autorización de construcción, privilegios y exenciones otorgadas á las Empresas concesionarias, caducidad de las concesiones, explotación de los ferrocarriles, estudios de las líneas, gestión administrativa, ejecución de los ferrocarriles destinados al uso particular y concesiones de tranvías.

Ofrece dos novedades con relación á la ley anterior de 1855; primera, la inclusión en la ley del plan general de los ferrocarriles, siquiera se observe una omisión que no sabemos á qué atribuir, cual es, la exclusión que se hace de las Islas Canarias en el referido plan, incomprensible constituyendo, como constituyen, una provincia española y no una posesión ultramarina, y segunda, la distin-

ción entre ferrocarriles y tranvías que la indicada ley de 3 de Junio de 1855 no formalizó, dejando su determinación á las de 5 de Junio de 1859 y 16 de Julio de 1864, dictadas para la concesión de los ferrocarriles servidos con fuerza animal.

Art. 2.º Los ferrocarriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular.

El artículo siguiente define los ferrocarriles de servicio general y los de servicio particular, y los capítulos II y X fijan los caracteres de las líneas férreas destinadas al servicio general y al uso particular.

Algunos encuentran incompleto este artículo, toda vez que no se incluyen en el mismo, como tercera clasificación, los ferrocarriles secundarios destinados al servicio público y explotados con motor mecánico. Si bien es verdad que todo lo que tiende á simplificar las disposiciones legales facilitando su conocimiento, merece aplauso y es digno de aprobación; en el caso presente hay que tener en cuenta la fecha en que se redactó la ley general de ferrocarriles, cuando apenas había construídos 7.000 kilómetros de vía férrea, llamémosla principal, y lo reciente que es la de los ferrocarriles secundarios dictada como definitiva (30 de Julio de 1904, reformada en 30 de Agosto de 1907), sin que esto suponga que no fuera conveniente, que cuando su publique una nueva ley general de ferrocarriles se incluyan en la misma, formando una sección aparte, todos los preceptos legislativos y gubernativos referentes á los ferrocarriles secundarios y que se acepte la tercera clasificación propuesta.

El art. 1.º de la ley de 1855, dividía también los ferrocarriles en líneas de servicio general y de servicio particular.

Art. 3.º Son ferrocarriles de servicio general los que se entregan á la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías; y de

servicio particular los que se destinan á la exclusiva explotación de una industria determinada ó al uso privado.

La ley anterior no definía los ferrocarriles de servicio general ni particular; pues no puede expresarse como tal concepto la indicación que el artículo 2.º hacía, diciendo que «entre las líneas de servicio general se clasificarán como de primer orden las que, partiendo de Madrid, terminen en las costas ó fronteras del Reino».

Una gran falta de claridad y precisión observamos en el concepto que da este artículo de los ferrocarriles denominados de servicio particular y uso público, que son generalmente los de vía estrecha; definición que, por otra parte, no aclara el cap. X de esta ley, dedicado á las vías férreas de aquella naturaleza, ni el VI del reglamento para la ejecución de la misma, y que exige una pronta explicación para evitar confusiones con los llamados ferrocarriles secundarios, que es de suponer no haya querido el legislador refundir con los de servicio particular destinados á la explotación de una industria ó al uso privado. Además, se ha olvidado el mismo artículo de consignar que los ferrocarriles de servicio particular pueden ser también de uso público, como prácticamente ocurre casi siempre, é inicia el art. 61 de la presente ley, y detalla más expresamente el 75 del reglamento para su ejecución.

Art. 4.º Forman el plan general de ferrocarriles para los efectos de esta ley las líneas construídas y las comprendidas en la ley de 2 de Julio de 1870, sus anejas y especiales, todas las cuales se expresan á continuación:

Red del Norte.

Madrid á Valladolid.—Valladolid á Burgos.—Burgos á Irún.

San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) á Alar del Rey.—Alar del Rey á Santander.

Quintanilla de las Torres á Orbó.

Madrid á Valladolid por Segovia.

De la línea de Madrid á Valladolid á Segovia.

Medina del Campo á Zamora.

Medina del Campo á Salamanca.

Tudela (Castejón) á Bilbao.—Minas de Triano á la ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Madrid á Zaragoza.—Zaragoza á Alsasua.—Zaragoza á Barcelona.—Barcelona á Granollers.—Granollers á la Rambla de Santa Coloma de Farnés.

Barcelona á Mataró.—Mataró á Arenys de Mar.—Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.—Rambla de Santa Coloma á Gerona.—Gerona á Figueras.—Figueras á la frontera francesa.

A Francia por el Pirineo Central.

Tardienta á Huesca.

Tarragona á Martorell.—Martorell á Barcelona.

Lérida á Montblanch.—Montblanch á Reus.—Reus á Tarragona.

Barcelona á Sarriá.

Selgua á Barbastro.

Granollers á San Juan de las Abadesas.

Mollet á Caldas de Montbuy.

Manresa á Guardiola por Berga.

Minas de Montsech á la frontera francesa por el Valle de Arán.

Alcocer á Valls.—Valls por Villanueva y Geltrú á Barcelona.

Lérida á Puente del Rey.

Zaragoza á Escatrón.

Val de Zafán á Gallardo.—Val de Zafán á Alcañiz, Reus y Tarragona.—Val de Zafán á Utrillas por Gargallo y Andorra.—Utrillas á la Zaida.

Valladolid á Calatayud.

Segovia á la línea de Valladolid á Calatayud.

Baides á Soria y Castejón.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Madrid á Almansa.—Almansa á Alicante.—Almansa á Játiba.

Albacete á Cartagena.

Castillejo á Toledo.

Aranjuez ó Madrid á Cuenca.

Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.

Játiba al Grao de Valencia.—Valencia á Tarragona.

Carcagente á Gandía y Gandía á Denia (fuerza animal).

Cuenca á Henarejos.—Cuenca á Valencia por Landete y de este punto á Teruel.—Teruel á Gargallo por el río Alfambra y Utrillas.—Teruel á Sagunto.

Calatayud á Teruel y Luco á Utrillas.

Alicante á Murcia y sus ramales á Novelda y Torrevieja.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Madrid á Ciudad Real (directo).

Alcázar de San Juan á Ciudad Real.

Manzanares á Córdoba.—Córdoba á Sevilla.—Sevilla á Jerez.—Jerez al Trocadero.

Puerto Real á Cádiz.

Córdoba á Málaga.—Córdoba á Bélmez.

Utrera á Morón.—Utrera (empalme) á Osuna.

Campillos (Bobadilla) á Granada.

Tharsis al río Odiel.

Buitrón á la ría de San Juan del Puerto.—Buitrón á la línea de Mérida á Sevilla.

Sevilla á Huelva.

Tharsis por Paimogo á la línea de Beja.

Mengibar á Jaén y Granada.

Linares á Almería.

Murcia á Granada por Lorca.

Vadollano á Linares y los Salidos.

Osuna á Casariche.

Jeréz de la Frontera á Bonanza por Sanlúcar.

Cádiz al Campamento.—Campamento á Málaga.

Puente Genil á Linares.

Zafra á Huelva.

Red del Oeste y su enlace con la del Mediodía y del Norte.

Ciudad Real á Badajoz.

Medellín á Miajadas.

Bélmez al Castillo de Almorchón.

Madrid á Malpartida de Plasencia.—Malpartida de Plasencia á Monfortinho.

Talavera á Almorchón.

Mérida á Sevilla.—Mérida á Malpartida de Plasencia por Cáceres.—Malpartida de Plasencia á Salamanca.

Cáceres á la frontera de Portugal.

Salamanca á la frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Palencia á Ponferrada.—Ponferrada á la Coruña.

Monforte á Orense.—Orense á Vigo.

Lugo á Rivadeo.

Ferrol á Betanzos.

Santiago al Puerto de Carril.

Redondela á Marín por Pontevedra.

León á Gijón.

Sama de Langreo á Gijón.

Sabero á el Burgo.

Oviedo á Pravia por Trubia.

Villabona á San Juan de Nieva.

Zamora á Astoga por Benavente.

Islas Baleares.

Palma á Alcudia y Santa María ó Manacor.

Ramales á cuencas carboníferas ó distritos mineros y centros industriales de importación.

La ley de 2 de Julio de 1870, que menciona este artículo, autorizó al Gobierno para otorgar en subasta las concesiones de varias líneas, todas las cuales se incluyen en el presente precepto legal,

con las modificaciones necesarias é indispensables, y para auxiliar su ejecución con una subvención en metálico que no podía exceder de 60.000 pesetas por kilómetro.

Desde la publicación de la ley de Ferrocarriles de 1877, hasta finalizar el año 1907, se han declarado de servicio general las siguientes principales líneas: las de Val de Zafán á San Carlos de la Rápita (ley de 14 de Mayo de 1880); la parte comprendida en territorio español del ferrocarril que ha de enlazar la línea de Orense á Vigo con la de Oporto á Valença, en Portugal (ley de 25 de Junio de 1880); la que empalmando en Huesca con la de Tardienta á dicha Ciudad termina en la frontera francesa (ley de 5 de Enero de 1882); la que partiendo de Santiago termina en Cambre y la de Santiago á la línea de Coruña á Lugo (ley de 25 de Julio de 1892) y la del ferrocarril internacional de Ripoll á la frontera francesa (ley de 30 de Agosto de 1907).

Art. 5.° Son líneas de servicio general todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo, y también pueden serlo las destinadas á la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquél carácter.

Como la ley anterior de 1855 no dedicó precepto alguno á los ferrocarriles mineros y de cuencas carboníferas, se hizo preciso la publicación de una ley especial que regulara aquél importante servicio; y para ello se dictó la de 20 de Julio de 1862, en cuya virtud se declaran de servicio general, los caminos de hierro que se construyan para conducir los carbones minerales desde los criaderos de grande importancia á los puertos de mar, á las vías de comunicación fluvial, á las líneas generales de primer orden, á los grandes é importantes centros de población y á las cámaras industriales; y los que tengan por objeto la explotación de cualquiera otra sustancia mineral ó vegetal que sea de reconocida é importante utilidad para la indus-

tria, las artes, la construcción naval ó cualquiera otro servicio público de interés general.

Estos ferrocarriles podrán ser subvencionados por el Estado, y también por las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos en la proporción que la ley de concesión determine; haciéndose las concesiones con tarifas especiales de peaje y transporte para coke y carbón mineral y adoptándose tipos diferenciales según la distancia recorrida, sin que jamás pueda exceder de 30 céntimos por tonelada y kilómetro.

Véanse los artículos 4.º y 8.º de esta ley, y los 2.º y 6.º del Reglamento de 24 de Mayo de 1878 y sus notas respectivas.

Art. 6.º El plan general de ferrocarriles no podrá alterarse ni modificarse sino en virtud de una ley.

El art. 2.º del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, establece los requisitos necesarios para agregar al plan una línea de ferrocarril. Véanse además los artículos 3.º á 5.º inclusive del mismo Reglamento.

Art. 7.º Todas las líneas de ferrocarriles de servicio general son de dominio público, y serán consideradas como obras de utilidad pública que llevan consigo la expropiación forzosa.

La disposición de este artículo inserta también en el 3.º de la ley de 1855, es de una absoluta necesidad. De nada serviría que fueran consideradas una exigencia de nuestra época, imprescindible é imperiosa, las vías férreas, que aproximan las distancias entre los pueblos, convierten en puertos marítimos á los centros productores del interior de las naciones y facilitan y abaratan los medios de comunicación y transporte, si no se les concediera á las Empresas constructoras de los ferrocarriles, los elementos indispensables para llevar á efecto su cometido, que la mala fe, el egoismo, la

avaricia ó la ineducación pudieran entorpecer y dificultar. Por ello, es de esencial expresión en una ley de ferrocarriles, del precepto contenido en este artículo 7.º, toda vez que no cabe duda de que la construcción de un ferrocarril comprendido en el plan que se fija en el art. 4.º es una obra que ha de ceder en bien general, proporcionando al Estado, á las provincias y á los pueblos, usos y mejoras que de otra forma nunca podrían obtener.

Téngase en cuenta que el art. 11 de la ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879 exceptúa de la formalidad de la declaración de utilidad pública, las obras, sea cualquiera su clase, cuya ejecución esté designada en las leyes especiales de ferrocarriles.

Véase el art. 5.º del Reglamento de 24 de Mayo de 1878 inserto á continuación de la presente ley.

Jurisprudencia.—Subrogándose los concesionarios de Obras públicas en todas las obligaciones de la Administración para los efectos de la ley de Expropiación, es indudable el deber de la Compañía del ferrocarril del Norte de pagar al demandante el justiprecio de la finca expropiada con los intereses correspondientes, estando llamada la Administración á hacer efectivas estas obligaciones en los bienes de la Compañía, si esta demorase ó resistiese el cumplimiento de sus responsabilidades administrativas, cuyos procedimientos son ajenos á los Tribunales ordinarios. (S. 13 Julio 1898). Ocupado un camino de carácter exclusivamente particular, por una Compañía ferroviaria, sólo previa la correspondiente indemnización puede ser ocupado; y no cumpliéndose este requisito, está en su lugar el interdicto de recobrar promovido por el dueño del inmueble. (Real decreto competencia de 15 de Julio de 1903). El dominio directo de las líneas férreas de servicio general corresponde al Estado, con inclusión de la parte de esas líneas que esté situada dentro de poblado; sin que el Ayuntamiento del término atravesado por ellas pueda impedir las aplicaciones del terreno que ocupasen, decretadas por el gobierno, ni necesite el Estado impetrar y obtener la autorización de las Corporaciones municipales para edificar estaciones de

ferrocarriles dentro de poblado. (S. 5 de Abril de 1905).

Art. 8.º La declaración del servicio general de un ferrocarril destinado á explotación de una cuenca carbonífera ó minas de importancia, se hará por una ley. Para obtenerla será siempre necesario una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el Ministerio de Fomento oyendo á la Junta Superior facultativa de Minería.

La disposición de este artículo no se encontraba expresada en la ley de 1855, omisión que hizo precisa la publicación de la ley especial de 20 de Julio de 1862, cuyos preceptos bien pudieron incluirse en la de ferrocarriles vigente.

La actualidad legal sobre esta materia la constituyen, aparte la ley indicada, cuyos principales detalles mencionamos en el art. 5.º anterior, las Reales órdenes de 30 de Diciembre de 1901, 8 de Febrero de 1902 y 8 de Noviembre del mismo año, que en resumen, disponen que la Dirección general de Obras públicas intervendrá en la tramitación de los expedientes de concesión de ferrocarriles mineros de servicio general y de uso particular, ya pretendan ó no ocupación de terrenos de dominio público ó los beneficios de la ley de Expropiación, y en la de los relativos á cables aéreos destinados al transporte de minerales, que estos expedientes se tramitarán en las oficinas provinciales por el Ingeniero más caracterizado de los dos ramos de Obras públicas y de Minas, y en el Ministerio por la Dirección general de Obras públicas primero y por la de Agricultura, Industria y Comercio después. La última disposición citada determina que los expedientes referidos se tramitarán en las oficinas provinciales por el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, oyendo necesariamente á los Ingenieros del ramo de Minas; y que la Dirección general de Obras públicas oirá, antes de pro-

poner resolución en los expedientes de que se trata, á la de Agricultura, Industria y Comercio.

Véase el art. 6.º del reglamento para la ejecución de la ley de ferrocarriles.

Jurisprudencia.—Al ferrocarril destinado exclusivamente á la mejor explotación de las minas que cruza y cuyo aprovechamiento está limitado al arrastre de carbón y minerales, no le son aplicables las prescripciones de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 (S. de 29 de Noviembre de 1888).

CAPÍTULO II

DE LA CONCESIÓN Y AUTORIZACIÓN PARA CONSTRUIR LOS FERROCARRILES DE SERVICIO GENERAL

Art. 9.º La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, ó por Compañías ó por particulares.

Concuerda con el art. 4.º de la ley de 1855, que disponía lo mismo en absoluto.

Véanse los arts. 7.º y 15 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Legislación supletoria.—Para cumplimentar la ley de 18 de Enero del año 1906 relativa al Convenio internacional celebrado entre España y Francia sobre construcción de los ferrocarriles transpirenáicos de Axles-Termes (Ariege) á Ripoll, de Olorón á Zuera y de Saints Girons á Lérida; á propuesta del Ministro de Fomento, se dictó el Real decreto de 10 de Febrero de 1906 en virtud del cual un Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos quedó afecto á la Comisión que entenderá en todo lo relativo á ferrocarriles en la zona comprendída por los mismos, debiendo desempeñar, además, el cargo de Secretario de la Comisión española. Por Real decreto de 23 de Junio de 1907 se fijó la plantilla del personal de la Comisión técnica que ha de entender en el estudio y construcción de los ferrocarriles transpirenáicos.

Art. 10. Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado ó con el auxilio de las provincias ó de los pueblos, es necesario que la línea esté incluída en el plan, y además autorizada por una ley especial su inmediata ejecución.

Lo mismo esencialmente preceptuaba el art. 5.º de la ley anterior de 1855

Mucho se ha discutido acerca de la conveniencia de que el Estado, como entidad nacional, emprendiera la construcción de líneas férreas de utilidad reconocida, que la falta de capitales ó dificultades de otro género dejan en abandono, presentando como ejemplo sus entusiastas, á Francia y Bélgica, cuyas naciones son propietarias de varios ferrocarriles de tarifas baratísimas, debido á que la Administración pública no se preocupa de obtener grandes rendimientos que se traduzcan en dividendos fabulosos para los accionistas que no existen, sino de completar los gastos de explotación y separar anualmente un tanto por ciento reducidísimo que vaya amortizando poco á poco el capital invertido.

No somos partidarios de que el Estado se convierta en negociante más ó menos equitativo, pues son muy distintas las funciones que debe ejercer; pero aunque opináramos de otra manera, siempre consideraríamos fuente de abusos y atropellos la realización de una obra férrea por cuenta del Estado en nuestro país; tenemos la casi completa seguridad de que resultaría más cara, más mala y peor servida que cualquiera otra efectuada por una empresa en equivalentes condiciones, pues aparte de que aquél no puede de ninguna forma ofrecer el interés que un particular ó una Compañía tienen, en escatimar los gastos de construcción de un ferrocarril y en evitar todo desembolso inútil ó superfluo, por no aplicar calificativo más apropiado; á la entidad política se la engaña con mayor facilidad y menos responsabilidad moral, dado el concepto general que del Estado se tiene en

España, aparte de que la falta de interés propio de que antes hicimos mérito, impiden una vigilancia severa y personal, que solamente interesados en el negocio ejercen activamente, y que no es dable exigir á la representación política y administrativa de la nación.

Además, razones económicas impedirían en la mayoría de los casos la construcción de ferrocarriles por el Estado, siendo más conveniente para los intereses nacionales el medio de la concesión.

El sistema adoptado por las principales naciones europeas en este punto es muy variado: En Bélgica se construyen los caminos de hierro por el Gobierno; en Francia por el Gobierno y las Compañías; en Inglaterra por empresas particulares exclusivamente; en Rusia y en Alemania, la regla general es construirlos por la Administración; en los Estados Unidos se construyen por Compañías y por los diferentes Estados de la Unión

Véanse los artículos 8.° y 12 del Reglamento para la ejecución de la ley general de ferrocarriles.

Art. 11. Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares ó Compañía, deberá preceder siempre á la concesión una ley que establezca las condiciones con que ésta deba otorgarse.

Concuerda con los artículos 6.° y 7.° de la ley de 3 de Junio de 1855

El sistema de *concesión* referido por el presente artículo, es el más generalmente adoptado por las naciones civilizadas del mundo antiguo y moderno, para la construcción de los ferrocarriles. Por medio de él, los particulares ó Empresas concesionarias obtienen aquélla, verificando por su cuenta los trabajos, á cambio de explotar las líneas en su beneficio exclusivo por cierto número de años, pasados los cuales, las vías férreas entran en el dominio público bajo la Administración del Estado.

Una estadística muy reciente, calcula que las

cinco sextas partes de los kilómetros de ferrocarriles construídos hasta la fecha en Europa, están explotados por Empresas particulares mediante el sistema de concesión; siendo fácil adivinar la revolución que ha de producirse en la riqueza pública del mundo civilizado, cuando transcurridos los noventa y nueve años con que generalmente se otorgan las concesiones por los Estados, tenga lugar la reversión á los mismos de las líneas.

Véase en la *segunda parte complementaria* de este libro, y en el núm. I, el *pliego de condiciones generales, modelo de tarifa para la concesión de los ferrocarriles de servicio general y las disposiciones que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.* Véanse también los artículos 8.º, 9.º, 20 y 24 del Reglamento de 1878 para la ejecución de la ley general de ferrocarriles.

Art. 12. Podrá auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

1.º Ejecutando con ellos determinadas obras.

2.º Entregando á las Empresas en períodos determinados una parte del capital invertido.

3.º Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferrocarriles.

4.º Concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferrocarriles, con estricta sujección á lo que respecto de este punto prescriban las leyes de presupuestos ó cualquiera otra que se halle vigente.

El art. 8.º de la ley de 1855, concordante con el que comentamos, no comprendía los números 3.º y 4.º del presente, es decir, no concedía la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de ferrocarriles, ni les permitía el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, como auxilios para la realización de

las líneas de servicio general; en cambio, insertaba un número tercero que no acepta la ley vigente, cual era, asegurar por los mismos capitales entregados á las Empresas en concepto de subvención, un mínimum de interés ó un interés fijo, según se conviniera.

La reforma realizada en este artículo por la ley de 1877 fué muy importante y mereció todo género de elogios durante su existencia, pues nadie puede desconocer la utilidad que supone para una Compañía ferroviaria, que tiene imprescindible necesidad de importar del extranjero la casi totalidad del material que ha de emplear en la construcción y explotación de la vía férrea, el hecho de eximirla del pago de las tarifas de Aduanas, generalmente bastante elevadas y ascendiendo siempre á cantidades muy respetables. Sin embargo, y formulando como razón principal la obligación que tiene el Estado de proteger á la industria nacional, y considerando además muy extendida ésta por el país en lo que se relaciona con los ferrocarriles, la ley de 6 de Julio de 1888 estableció: Art. 1.º Todas las concesiones de ferrocarriles que en lo sucesivo se otorguen, excepto las que se refieran á leyes promulgadas ó aprobadas por las Cámaras con anterioridad á la presente, deberán contener la condición precisa del pago de derechos del material por la tarifa (núm. 1) del Arancel vigente de Aduanas (1). Esta misma tarifa regirá para las Compañías que se dediquen á la construcción del material para ferrocarriles, previas las garantías, á juicio del Gobierno, necesarias. Art. 2.º Todos los demás artículos que las Compañías concesionarias de ferrocarriles importen del extranjero pagarán por la tarifa general. Art. 3.º Los concesionarios de ferrocarriles que pidieren y obtuvieren prórroga de los plazos ó modificación de las condiciones de su concesión, perderán el derecho á la franquicia de los de Aduanas, si lo tuvieren, y se someterán á las prescripciones de esta ley. Art. 4.º Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al cumplimiento de la presente ley.»

---

(1) El Arancel vigente lleva la fecha de 23 de Junio de 1906.

Posteriormente se acentuó con mayor fijeza el criterio de la Administración respecto de este punto, al autorizar al Gobierno la base 3.ª de la ley de 20 de Marzo de 1906 para reformar los Aranceles de Aduanas, determinando que quedaba «prohibido que se concedan franquicias ni rebajas á los derechos de Aduanas para los servicios del Estado, *ferrocarriles*, obras públicas.....»; y agregando la base 7.ª que «la tarifa 3.ª del actual Arancel para el adeudo del material de caminos de hierro se refundirá en el Arancel general, aplicándole iguales tarifas que á sus artículos similares.»

Véanse los artículos 15 y 44 del Reglamento de 1878; y las partidas 75 á 82, 547 á 549 y 574 á 578 de los Aranceles de Aduanas de 23 de Junio de 1906, sobre derechos de importación del material fijo y móvil de los ferrocarriles y tranvías.

Legislación supletoria.—Según el art. 6.º de la ley de 20 de Julio de 1862, en equivalencia de los derechos de Aduanas se les abonará por vía de subvención á las empresas de ferrocarriles para cuencas carboníferas, la cantidad que se fije con vista del proyecto de cada línea en la ley especial de su concesión, determinándose en ésta la proporción y plazos en que ha de verificarse la entrega.

El art. 17 de la ley de presupuestos de 29 de Junio de 1890, autorizó al gobierno para convertir, de acuerdo con los concesionarios, las subvenciones reconocidas á las Compañías de ferrocarriles, en anualidades fijas que representen el interés y la amortización del capital con que el Estado contribuye á la construcción de las líneas. La Real orden de 5 de Junio de 1893 declara: «1.º Que los ferrocarriles concedidos con arreglo al decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868 se hallan sujetos á la inspección del gobierno en cuanto se refiere al disfrute de beneficio en el pago de los derechos de Arancel correspondientes al material que se introduzca del extranjero con destino á aquéllos. 2.º Que los Ingenieros jefes de las divisiones de ferrocarriles deben informar y cursar las relaciones de dicho material, con arreglo á lo prescrito en las disposiciones vigentes. La ley de 26 de Abril de 1895,

autoriza al gobierno para liquidar la subvención correspondiente á la parte construída y en explotación del ferrocarril de Huesca á Francia por Canfranc, comprendida entre Huesca y Jaca, y para abonar el saldo que resulte á favor de la Compañía concesionania en razón de la subvención directa y anticipo reintegrable fijados en las leyes de 5 de Enero de 1882 y 29 de Mayo de 1888. La devolución del auxilio concedido por la ley de 29 de Mayo de 1888 en la parte correspondiente al trayecto á que se refiere el párrafo anterior, la verificará la Sociedad concesionaria, entregando al Tesoro durante el número de años que para completar dicha devolución sean necesarios, y á contar desde el siguiente al en que se haya abonado el saldo objeto de la presente ley, el 50 por 100 del producto neto de la explotación, deducidos por tanto, los gastos de ella y el interés correspondiente á las cargas del camino. Si al explotarse la vía con carácter internacional, por haber enlazado con la red francesa, quedase todavía sin reintegrar alguna cantidad procedente del anticipo, se sujetará la devolución de ella á la regla 2.ª del artículo 1.º de la ley de 29 de Mayo de 1888.»

Art. 13. Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de una línea de servicio general contribuirán con el Estado á la subvención otorgada en la proporción y en la forma que determine la ley á que se refiere el art. 11.

Justísimo ha parecido siempre el precepto de este artículo, reproducción casi fiel del 9.º de la ley de 1855, por la obligación que impone á las provincias y pueblos interesados en la construcción de un ferrocarril; pues aparte el interés general que satisface la vía férrea, nadie obtiene mayores provechos y ventajas de la misma, que las provincias por donde cruza y los pueblos por donde pasa, contribuyendo á que los productos agrícolas é industriales de unas y otros tengan fácil salida y ten-

diendo al mejoramiento de la riqueza del territorio que atraviesa la línea.

La Real orden de 26 de Agosto de 1852 dictó reglas determinantes para la cooperación de las Diputaciones provinciales y pueblos en la construcción de las principales líneas de ferrocarriles, que hoy no ofrecen interés de importancia.

Véanse los arts. 10 y 44 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Jurisprudencia.—Los recursos con que una Diputación ayuda á los concesionarios de la construcción de un ferrocarril de interés general, tienen el mismo carácter que si un particular, en uso de su derecho, hubiese contraído igual obligación, y, por lo tanto, su cumplimiento sólo puede reclamarse ante los Tribunales ordinarios (Real decreto-competencia de 30 de Enero de 1900).

Art. 14. Fijado por las leyes de concesión el auxilio que haya de otorgarse á las Empresas constructoras, se sacará bajo aquél tipo á pública subasta por término de tres meses la concesión, y se adjudicará al mejor postor, con obligación de abonar éste á quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Es reproducción muy exacta del art. 10 de la ley de ferrocarriles de 1855. Véanse los arts. 41, 45, 46, 47, 48, 55 y 56 del reglamento de 1878.

Legislación supletoria.—El Real decreto de 10 de Junio de 1881, que copiamos á continuación, completa perfectamente el sentido del artículo anotado. Dice así: «Artículo 1.º El Gobierno otorgará, desde luego, mediante subasta pública, la concesión de las líneas de ferrocarriles declaradas de servicio general que, estando ya autorizadas por leyes especiales hayan sido solicitadas por algún

particular ó Compañía en debida forma, con sujeción á los requisitos exigidos en la legislación vigente sobre ferrocarriles y cuyos expedientes se hallan terminados. Art. 2.º No se anunciará subasta alguna de concesión de ferrocarriles sin que exista previa proposición de alguna Compañía ó particular garantizada con el depósito que señala la ley. Art. 3.º La total obligación anual de pago de subvenciones que contraiga el Estado para la concesión de nuevas líneas con arreglo á sus respectivas leyes especiales, no podrá exceder en ningún caso de la cantidad señalada para este objeto en el presupuesto vigente. Para cada línea se distribuirá la subvención total que le corresponda en un número de años por lo menos igual al tiempo fijado para la ejecución de las obras. Las subastas de los ferrocarriles cuya subvención no quepa dentro de dicha cantidad consignada en el presupuesto vigente, quedarán aplazadas hasta que se concedan al Gobierno por el Poder legislativo los recursos necesarios.»

Jurisprudencia. — La obligación de satisfacer el importe de los proyectos de estudios, está terminantemente impuesta á las Compañías concesionarias de ferrocarriles, de un modo absoluto y sin condición alguna que en lo más mínimo la restrinja ó modifique, por el art. 14 de la ley de ferrocarriles y por los 41 y 42 del reglamento para su ejecución. (S. 20 de Marzo de 1894).

Art. 15. Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proposiciones que se presenten el 1 por 100 del valor total del ferrocarril, según el presupuesto aprobado.

Lo mismo disponía el art. 11 de la ley de 1855. Tiende indudablemente este artículo, que se inserta hoy día en todos los anuncios de subastas de cualquier clase que sean, á evitar la concurrencia de postores numerosos sin interés decidido por el negocio, que además de dificultar inútilmente la

subasta, quizá retrajeran á los verdaderos entusiastas del ferrocarril.

Consúltense los artículos 41 y 45 del reglamento para la ejecución de la ley general de ferrocarriles.

Art. 16. No podrán, en ningún caso, expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá á subastar la concesión de la línea en el término de cuarenta días.

Exactamente la misma doctrina determinaba el artículo 12 de la ley de 1855. Tienen relación con el presente artículo, los 21, 42 y 49 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Legislación supletoria.—La ley de presupuestos de 5 de Agosto de 1893, autorizó, en sus artículos 21 y 22 al gobierno, para devolver á las Compañías concesionarias de ferrocarriles en construcción, las fianzas que garantizan el cumplimiento de las condiciones de su concesión, siempre que el importe de las obras por ellas ejecutadas, según certificaciones valoradas, expedidas por los Ingenieros del gobierno, sea por lo menos el doble del valor efectivo de las fianzas referidas; y exceptuando de esta disposición aquellas Compañías á las cuales se le hubiese formado expediente de caducidad; y para abonar las subvenciones concedidas por las leyes especiales á los ferrocarriles, tanto á los que estén en construcción como á los no subastados todavía, en anualidades fijas que representen el interés y amortización del capital con que el Estado ha de contribuir á su construc-

ción, consignando al efecto las cantidades necesarias en los respectivos presupuestos. El interés no excederá de 6 por 100 y las anualidades podrán ser garantía para las obligaciones que emitan las Compañías interesadas, ya entregando á cada una la parte correspondiente á la subvención que haya de percibir, ya aplicando el total de la anualidad á la representación de todas ellas.

Las Compañías que acepten lo dispuesto en la primera autorización, renuncian durante el ejercicio de 1893 á 1894 á las cantidades que pudieran corresponderles en concepto de subvención, cuyas cantidades se repartirán proporcionalmente en los años sucesivos, agregándose á la que en cada uno de ellos hubieran de percibir en el mismo concepto.

Jurisprudencia.—No son aplicables los preceptos de la ley de 23 de Noviembre de 1877, sino los de la ley especial de 4 de Mayo de 1888, cuando se trata de constituir la fianza correspondiente para la construcción y explotación de un ferrocarril económico, cuya concesión compete únicamente á la Administración activa, la cual no puede suspender los plazos marcados en las leyes para la constitución de la indicada fianza. (S. 18 de Febrero de 1892.)

Art. 17. Las Empresas concesionarias de líneas subvencionadas no podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferrocarril, hasta que tengan totalmente concluídas las obras objeto de la concesión. En el caso en que la línea no sea subvencionada, la garantía podrá devolverse cuando se justifique tener obras hechas por un valor equivalente á la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

La ley anterior concedía en su art. 13 á las Empresas concesionarias, el derecho de disponer de

las sumas que hubieran depositado en garantía á medida que acreditaban haber ejecutado los trabajos suficientes para cubrir su importe, quedando especialmente hipotecadas las obras del ferrocarril por las sumas á que ascendían las cantidades devueltas.

Por nuestra cuenta, creemos mejor redactado y más previsor el art. 17 de la ley del 77 que su concordante de la del 55, y desde luego mucho más expreso y terminante. Claro es, que quedando hipotecado el ferrocarril por las cantidades devueltas, difícil sería á la Empresa constructora burlar los derechos de los terceros interesados en la línea, pero téngase en cuenta, que tratándose de una vía férrea subvencionada, donde en la mayoría de los casos hasta el terreno por cuyo trazado ha de pasar el ferrocarril se le ofrece á la Compañía ferroviaria gratuítamente por las provincias y por los pueblos á quienes favorece el camino de hierro, la hipoteca se constituiría sobre bienes procedentes de la subvención, y todo lo más sobre lo construído, que también pudiera ocurrir se hubiera efectuado con los auxilios metálicos obtenidos por la Empresa, del Estado, de las Diputaciones ó de los Ayuntamientos. Es mucho mejor, indudablemente, esperar á la conclusión del ferrocarril para devolver las garantías depositadas respecto de líneas subvencionadas.

Con relación á las vías férreas no subvencionadas, bien está á nuestro entender la prescripción del artículo, pues consideramos suficiente garantía de la terminación de la obra, la tercera parte de la construcción total, que no es de suponer abandonen los concesionarios después de los gastos realizados.

Téngase en cuenta la ley de presupuestos de 5 de Agosto de 1893, cuyas prescripciones relativas al asunto tratado en el artículo que anotamos se insertan en la nota del anterior. Véanse los artículos 24 y 49 del reglamento de 1878.

Legislación supletoria. — Por Orden de 7 de Abril de 1870 se autorizó á las Empresas de ferrocarriles

para vender, previa autorización del Ministro de Fomento y con arreglo á las prescripciones del derecho común, los terrenos expropiados con destino á préstamos; y por Real orden de 19 de Julio de 1888 (*Gaceta* del 23 de Agosto) se autorizó á la Compañía del ferrocarril del Norte para que enajenara los terrenos sobrantes en el término de la estación de Olazagutia, y se declare que el producto de esa venta, como el de las demás análogas, corresponde á las Empresas concesionarias.

Art. 18. No se podrá alterar en manera alguna por el concesionario el proyecto que haya servido de base para la concesión de una línea sin que preceda la correspondiente autorización del Ministro de Fomento, otorgada con los requisitos que se señalen en el reglamento de la presente ley.

Este artículo, sin precedente en la ley anterior, tiende á llenar el vacío que se observaba en la misma, al propio tiempo que evita posibles injusticias que hoy no pueden tener efecto dentro de la ley vigente. En efecto, los artículos 22 y 52 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 preven la contingencia de tener que variar y modificar el proyecto durante la ejecución de la obra ferroviaria, dictando para ello las correspondientes reglas, que, de acuerdo con la ley general de ferrocarriles, no prohiben las referidas variaciones, sino que se limitan á ajustarlas á los requisitos necesarios é indispensables, para impedir toda suerte de abusos que á su sombra pudieran intentarse.

Art. 19. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuya el coste de las obras, se rebajarán proporcionalmente á esta disminución las subvenciones directas: si las variaciones ó modificaciones hiciesen aumentar el coste de las obras, aun cuando con ellas

se perfeccionen las mismas y se obtengan ventajas en su uso, no se aumentarán por eso nunca las subvenciones otorgadas por la ley de concesión.

Tampoco tiene este artículo precedente en la ley anterior, ni exige comentario alguno, aparte la falta de equidad que resalta desde luego, al autorizar la rebaja proporcional de las subvenciones cuando se disminuye el coste de las obras del ferrocarril, y no consentir el aumento de aquéllas en el caso contrario de ampliarse los gastos de construcción de la línea. Creemos que este precepto debiera ser modificado en sentido más justo, aunque se adoptaran por el Estado todas las previsiones necesarias; como serían no conceder más variaciones que aumentaran los gastos de la obra, que las extrictamente indispensables y de importancia reconocida por el Ministerio y por la Junta consultiva de Ingenieros de caminos.

Véase el art. 52 del reglamento.

Jurisprudencia. — Disminuída la cuantía de las obras de un ferrocarril, la subvención directa otorgada al mismo ha de rebajarse también proporcionalmente, en cumplimiento del art. 19 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, y aun cuando al autorizarse la concesión no se hallara ésta vigente, siempre que lo estuviera cuando se formuló el pliego de condiciones á que había de ajustarse la Empresa; no impidiendo la rebaja la circunstancia de haberse consignado en aquél que la subvención se abonaría sin reducción alguna. (S. 27 de Febrero de 1892).

Art. 20. Terminados los trabajos, y cuando corresponda al concesionario la explotación de la línea, se reservará el Estado la vigilancia por medio de sus agentes facultativos, para que aquélla se verifique con arreglo á las condiciones establecidas.

Sin precedente en la ley anterior. Su disposición es precisa para evitar abusos que de otra forma

bien pudieran realizarse por parte de las Empresas ferroviarias, á consecuencia del carácter singular de las concesiones, que sólo autorizan el usufructo y aprovechamiento de las vías férreas durante un número de años, á las Companías; aparte del deber que tiene el Estado de proteger los intereses de los nacionales y del público en general.

Véase el art. 25 del reglamento.

Art. 21. El concesionario podrá, previa autorización del Ministro de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

De igual modo que los anteriores, este artículo no tiene precedente en la ley anterior; y ciertamente que es extraño, dada la importancia que supone su precepto y la posibilidad de que un concesionario no pueda, no quiera ó no deba continuar la construcción ó la explotación del ferrocarril, á causa de muerte, enfermedad, prestación de servicios al Estado y demás circunstancias análogas que pueden presentarse. Los requisitos que exige el artículo para la transmisión de los derechos, son suficientes y necesarios; sólo una observación se nos ocurre, ¿cuando podrá el concesionario transferir sus derechos? ¿en todo tiempo? El artículo no lo dice, pero la interpretación más severa así lo hace suponer, aparte de no existir razón fundamental que prohiba á una Empresa enajenar la concesión obtenida, desde el momento en que se la otorga hasta el período de conclusión de la misma, durante cuyo término es usufructuaria de la línea férrea.

Jurisprudencia.—La Real orden autorizando la transferencia de una concesión de ferrocarril, crea derechos, tanto á favor de los concesionarios como de los cedentes, y sólo es revisable en vía conten ciosa, no pudiendo revocarse ni modificarse gubernativamente, ni aun alegando error en los hechos

que sirvieron de base para dictarla. (S. 14 de Julio de 1891). La enajenación de un ferrocarril es un acto jurídido, al cual puede ir agregado el de constitución de hipoteca, sin confundirse con él, y las relaciones de derecho que nacen de uno y otro, son tan distintas, que mientras aquél transfiere el dominio de la línea á la Empresa compradora, éste crea un derecho real que limita tal dominio en favor del vendedor para asegurar el pago del precio. (S. 13 de Octubre de 1891.) La omisión deliberada ó involuntaria de la obligación del adquirente de una línea ferroviaria de quedar subrogado en las obligaciones del primitivo concesionario para con la Administración pública, en la escritura de transferencia, no puede perjudicar á los derechos del Estado, en el deber impuesto al primer concesionario, de atender con cierta cantidad á los gastos de inspección y vigilancia, porque aquéllos se hallan garantidos por la prescripción del art. 21 de la ley de 23 de Noviembre de 1877. (S. 5 de Marzo de 1896.) El juicio pendiente de nulidad de la Junta de accionistas que acordó la adquisición de una línea ferroviaria, no basta por sí sólo para suspender la acción administrativa, y en su consecuencia, la aprobación de la transferencia; si bien dicha aprobación se hará, sin perjuicio de lo que en su día resuelvan los Tribunales de justicia, y á reserva de quedar sin efecto, si por los mismos se declarase aquella nulidad. (Orden de 7 de Abril de 1899.) La concesión de un tranvía efectuada con arreglo á los preceptos de la ley y reglamento de ferrocarriles y disposiciones generales relativas á tranvías, exige para subrogar á otra persona los derechos y obligaciones del concesionario, y por lo tanto para que adquiera el carácter de tal, que preceda una Real orden del Ministerio de Fomento autorizando la cesión ó transferencia. (S. 18 de Febrero de 1903.)

Art. 22. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de noventa y nueve años cuando más.

Lo mismo exactamente dispone el art. 14 de la ley de 1855. No nos parece exajerado el plazo de explotación que otorga la ley de ferrocarriles, mucho menos cuando la mayoría de las legislaciones de los Estados europeos señalan períodos idénticos. Las Repúblicas americanas, en la corta extensión de sus líneas férreas, aceptan totalmente el término señalado en la ley española.

Véase el art. 21 del reglamento de 1878.

Legislación supletoria.—La ley de 19 de Septiembre de 1896 autorizó al gobierno para concertar con las Compañías ferroviarias, un convenio prorrogando los términos de sus respectivas concesiones como máximun hasta 1.º de Julio de 1980, siempre que con el concurso de dichas Compañías, hiciera el gobierno una operación de crédito por valor mínimo de 1.000 millones de pesetas. Esta operación no llegó á realizarse, quedando vigente de la referida ley, sólo el artículo 3.º, que según la jurisprudencia del Tribunal Supremo debe considerarse desligado de los anteriores preceptos. Su importancia es evidente por lo que lo insertamos á continuación.

«Art. 3.º Las Compañías, sin exceder el plazo de concesión señalado á sus líneas, podrán sustituir por otros los títulos que actualmente tienen emitidos, ó introducir en sus cuadros de amortización las modificaciones ó aplazamientos que consideren necesarios, siempre que para esto obtengan el consentimiento de los interesados en los mismos títulos, ó su adhesión en el número y forma que se expresan en el presente artículo.

Las Compañías, sin necesidad de constituirse para esto en estado de suspensión de pagos, ni depositar, por tanto, los sobrantes de sus ingresos, podrán presentar al Juzgado de primera instancia de su domicilio el proyecto de modificaciones ó convenio que en junta general hayan acordado some-

ter á la aceptación de sus acreedores, solicitando al hacer esa presentación el llamamiento de los mismos por el término de tres meses, para que manifiesten su conformidad ú oposición al referido convenio, cuya presentación y solicitud producirán los efectos que para la declaración de suspensión de pagos determina el núm. 1.º del art. 934 del Código de Comercio.

Si las Compañías hubieran obtenido anteriormente adhesiones al proyecto que presenten, acompañarán á éste los justificantes de las mismas, y tanto estas adhesiones como las que se verifiquen dentro de los plazos que se abran judicialmente, se formalizarán con arreglo á lo prescrito en el artículo 12 de la ley de 12 de Noviembre de 1869, pudiendo sustituirse el depósito de los títulos al portador ó negociables que presten dichas adhesiones por el estampillado de los mismos, de cuya efectividad y del número y calidad de los títulos así adheridos, habrá de certificar Agente consular, Notario ú Oficial de fe pública que resida en el lugar donde el estampillado esté puesto ó se practique, legalizándose en forma estas certificaciones.

El convenio será aprobado si reune la adhesión de los tres quintos de los títulos ú obligaciones á los que afecte, computados como establece el precitado Código, y no reuniéndolos, se hará un segundo llamamiento, por término de dos meses, entendiéndose y declarándose también aprobado el convenio si dentro de este nuevo plazo reuniese la la adhesión de los dos quintos del total de aquellos títulos, y no hicieren oposición ó dieren su voto contrario representaciones que excedan de otros dos quintos de ese mismo total.

A los títulos, valores, cédulas ó efectos de cualquiera clase, sujetos á ser timbrados ó á satisfacer el impuesto de derechos reales, que las Compañías emitan en sustitución ó por conversión de los que tengan emitidos con pago de esos tributos, les servirá de abono la cantidad que por la emisión de los antiguos se haya satisfecho en ambos conceptos, y se pagará únicamente la diferencia en más que corresponda por la mayor cantidad que puedan representar los títulos nuevos, en relación con la

que representen los que se modifiquen ó sustituyan; entendiéndose vigente, tanto para la emisión como para la amortización de unos y de otros, el art. 11 de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1887, con estricta sujección al que se ultimarán todas las liquidaciones que ahora se hallen pendientes en cualquiera estado, ó que deban practicarse en lo futuro.»

Jurisprudencia.—Atendidos los términos en que está redactado el art. 3.º de la ley de 19 de Septiembre de 1896, es evidente que el procedimiento por él establecido no puede aplicarse sino á los convenios especiales que las Compañías de ferrocarriles celebren con sus obligacionistas y que tengan por objeto exclusivo la sustitución por otros de los títulos actualmente emitidos ó la introducción de modificaciones ó aplazamientos en los cuadros de amortización; de manera que, á no ser para estos objetos, taxativamente expresados, no pueden las Empresas de ferrocarriles ampararse en las disposiciones del citado artículo, prescindiendo de las formalidades del procedimiento que rige en los demás casos, y que es la garantía de los derechos de otros acreedores privilegiados y comunes (S. 28 de Enero de 1899). La Sentencia de 19 de Octubre de 1900 confirma la doctrina de la acabada de expresar.—Las concesiones de ferrocarriles, ya sean ó no subvencionadas por el Estado, se otorgan por tiempo limitado, siendo, por tanto, los concesionarios meros usufructuarios de las líneas que necesariamente han de revertir al Estado al término del tiempo de la concesión, estando éste facultado para resolver y dividir, siempre dentro de las condiciones legales á que aquella se ajustó, y que son garantía, no sólo de las entidades concesionarias, sino de la administración misma, las modificaciones de la explotación y del servicio cuando existan perjuicios para el interes público ó para la seguridad del Estado (S. 7 de Julio de 1903).

Art. 23. Al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus

dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Idénticamente lo mismo dispone el art. 15 de la ley de 1855. Se relaciona con los artículos 35 á 38 del reglamento.

Dos son los sistemas adoptados por las naciones europeas, cuyas administraciones públicas han adquirido ya algunas líneas á causa del término de la concesión ó por otras circunstancias. Uno, el explotarlas el Estado por su cuenta, como hacen Francia y Bélgica, y otro, el arrendarlas por períodos más ó menos largos á las Compañías y particulares que acudan solicitándolas, como sucede con varios ferrocarriles de Austria y Holanda. El primer sistema, que por cierto en la vecina república da resultados excelentes por los ingresos y por la baratura de las tarifas y comodidades que conceden, permite, sobre todo en las grandes líneas, obtener unos rendimientos cuantiosos, pues no existe reparto de dividendos, al propio tiempo que facilita las comunicaciones y el transporte de mercancías. La segunda forma es más favorable para el Estado, que cobra el arriendo de la explotación del ferrocarril sin tener que cuidarse de ninguna de sus cargas; pero perjudica al público, pues generalmente en estas vías ferroviarias los precios de peaje y de transporte son más elevados.

En España no es todavía ocasión de hablar de esto, pues faltan muchos años para que la nación entre en posesión de ninguna de las líneas de ferrocarriles que existen; sin embargo, algunos autores que se han ocupado ya de estas cuestiones, proponen dos procedimientos para cuando llegue el caso: ó declarar el aprovechamiento común de forma que pueda viajarse en ferrocarril lo mismo que por cualquier camino ordinario, con sólo pagar lo extrictamente preciso para cubrir los gastos de sostenimiento, en cuyo supuesto los beneficios á la industria y al comercio serían enormes, pero el sistema impracticable; ó sustituirse el Estado á las Empresas concesionarias en la explotación por razones puramente fiscales, conservando las actua-

les tarifas, en cuyo caso, fácil es deducir los grandes rendimientos que obtendría la Hacienda. Este procedimiento, que convierte los ferrocarriles en fuente de ingresos, perjudica al público, que no ganaría nada con la reversión de la línea; por lo cual, nosotros preferiríamos el arriendo de la vía férrea al particular ó empresa que quisiera explotarla, reduciendo lo posible las tarifas y concediendo derecho de preferencia en igualdad de condiciones á la Compañía cuya concesión acabara de terminar.

Art. 24. Ninguna concesión de ferrocarriles constituye monopolio á favor de las Compañías ni de los particulares, y cualquiera otra concesión ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación ú otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante, no podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna á favor de ninguno de los concesionarios.

Este artículo es nuevo en la vigente ley de ferrocarriles, y no lo consideramos demás dada la claridad de los términos en que esta redactado y la previsión con que evita contingencias muy probables. Su primera parte es justa y racional; el segundo concepto, natural deducción del anterior, es perfectamente legítimo, pues precisamente en la competencia de las Empresas de ferrocarriles, como en la de cualquiera otros negocios, estriba el resultado beneficioso que obtiene el público, que al fin y al cabo es el elemento indispensable de toda explotación.

CAPÍTULO III

DE LAS FORMALIDADES CON QUE DEBE PEDIRSE LA AUTORIZACIÓN Ó CONCESIÓN

Art. 25. Cuando el gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril de las incluídas en el plan, presentará á las Cortes con el proyecto de ley de autorización los documentos siguientes:

1.º Una Memoria descriptiva del proyecto.

2.º El plano general y el perfil longitudinal.

3.º El presupuesto de construcción y el anual de la reparación y conservación de las obras.

4.º El presupuesto del material de explotación y el anual de su reparación y conservación.

5.º La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y transporte.

6.º Las demás condiciones que estime oportunas.

El art. 16 de la ley de 1855 es idéntico en sus cinco números primeros al 25 de la de 1877: el número 6.º de aquélla agregaba además de los documentos indicados «una información en que se oiga á las Diputaciones de las provincias interesadas en la construcción, y á las Corporaciones y personas que á juicio del gobierno puedan ilustrar la materia por la que se justifique la utilidad del proyecto», y advirtiendo que la información de utilidad no era necesaria respecto de las líneas clasificadas de primer orden en la aquella ley.

No alcanzamos la razón por la cual fué suprimido de la vigente ley el número 6.º referido, mucho menos, cuando el art. 28 de la misma, exige la información prescrita por la anterior, cuando los particulares ó Compañías pretendan la declaración

de servicio público para una línea férrea que intenten construir. La desigualdad de requisitos, respecto del Estado y de las empresas, en este punto concreto, no está justificada ni nos parece que tiene su principal fundamento en la equidad. Mucho mejor sería en nuestro concepto facilitar la construcción de ferrocarriles, suprimiendo la infinidad de informaciones con que la ley general y la legislación supletoria de vías férreas, continuamente dificultan los entusiasmos de los concesionarios; pero ya que no se haga así, por lo menos colocar en igualdad de condiciones á todos, Estado y particulares debiera ser el principio que sentara el precepto legal.

Véanse los artículos 8.º á 10 y 20 del reglamento de 1878.

Art. 26. Los particulares y Compañías que pretendan la concesión de una línea de ferrocarril declarada de servicio general, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, debiendo presentar con ella los documentos que constituyen el proyecto y acreditar además haber depositado en garantía de sus proposiciones el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

Idéntica redacción ofrece el art. 17 de la ley de 1855. Está complementado este artículo con los 17 y 53 del reglamento.

Legislación supletoria.—La ley de 3 de Julio de 1880 dispuso: «Art. 1.º Las concesiones de ferrocarriles de cualquier género que en lo sucesivo se otorguen, y las prórrogas de obras de las ya otorgadas, contendrán la obligación de conducir gratuítamente los presos y penados, á cuyo fin las Empresas que exploten las líneas dispondrán del material móvil adecuado que el Ministerio de Fomento determine, oyendo á los Ministerios de Guerra y Gobernación. Art. 2.º En el caso de que las Compañías que ex-

ploten líneas de ferrocarriles anteriormente otorgadas no presten su asentimiento á desempeñar el mencionado servicio desde 1.° de Enero de 1881 sin gravamen para el Tesoro, el gobierno acordará con ellas las condiciones en que habrán de hacerlo, procurando que sean lo más favorables posible para el Estado, y dará cuenta á las Cortes».

Jurisprudencia.—En Navarra, como en las demás provincias españolas, rige la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que preceptúa la forma en que puede solicitarse del Ministerio de Fomento la construcción de las líneas de ferrocarriles, así como determina que sólo á los poderes legislativo y ejecutivo compete cuanto se refiere á la concesión de los ferrocarriles y á las obras de ejecución; sin que la Diputación de Navarra pueda autorizar la concesión de ninguna línea en su provincia (S. 13 de Marzo de 1895).

Art. 27. Aprobado el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley con los documentos expresados en el artículo 25.

Lo mismo dispone el art. 18 de la ley de 1855. Consúltense los arts. 20, 44 y 56 del reglamento de 1878.

Art. 28. Cuando los particulares ó Compañías pretendan la declaración de servicio público para una línea ferrea que intenten construir, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento acompañada de una Memoria y de un plano y perfil general de la línea. Dicho Ministerio abriendo una información en que se oiga á las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción, así como á las Corporaciones y funcionarios que á su juicio puedan ilustrar la materia y á la Junta

consultiva de Caminos, Canales y Puertos, presentará con el resultado de esta información el proyecto de ley á las Cortes para que el ferrocarril se incluya en el plan de los de servicio general. Hecha esta declaración se seguirán los trámites marcados en los artículos del capítulo II para otorgar la concesión, si á ella hubiere lugar.

Este artículo, sin precedente en la ley anterior, explica detalladamente la forma de incluir en el plan general de ferrocarriles aquellas líneas cuya declaración de servicio público se pretenda por los particulares ó Compañías constructoras, exigiendo condiciones, que como ya observamos al estudiar el art. 25 de la ley que comentamos, no requiere cuando la ejecución de la línea se hace por el Gobierno con fondos públicos.

Véanse los artículos 3.º y 4.º del reglamento para la ejecución de la ley general de ferrocarriles.

Art. 29. Cuando se presenten dos ó más peticiones con diferentes proyectos para que un ferroferrocarril de servicio público se declare de interés general, se abrirá la información de que trata el artículo anterior sobre todos ellos, á fin de que la ley de declaración recaiga en el que más ventajas ofrezca á los intereses generales del país.

La razón de este precepto, que tampoco tiene concordante en la ley anterior, está en la posibilidad de que se presenten varios proyectos de ferrocarril con la misma solicitud de declaración de interés general, en cuyo caso, es perfectamente comprensible que sin postergar ninguna petición, se otorgue sólo el derecho á la que la información considere con mayores facilidades y más serias ventajas.

Véanse los arts. 3.º, 39 y 40 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley general de ferrocarriles.

CAPÍTULO IV

DE LOS PRIVILEGIOS Y EXENCIONES GENERALES QUE SE OTORGAN Á LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE FERROCARRILES DE INTERÉS GENERAL

Art. 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferrocarriles y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado y están exentos de represalias, confiscaciones ó embargos por causa de guerra.

La civilización y el progreso han facilitado la redacción de este artículo que ya fue inserto en la ley anterior de 1855 (art. 19). Hoy no puede justificarse de ninguna manera ni bajo interés alguno, que las luchas entabladas entre distintas naciones tengan consecuencias económicas en los súbditos de los Estados respectivos residentes en la nación contraria; si tal se hiciera, oponiéndose á la marcha de los tiempos, los capitales no saldrían de las propias nacionalidades, los inventos y los adelantos se reducirían al pueblo del inteligente constructor y los Estados vivirían en constante decadencia, que no es comprensible en estos siglos. Por lo que toca á España, sabido es que la mayoría de las líneas férreas han sido construídas por Compañías extranjeras y con dinero de fuera del país, aparte, claro es, las subvenciones aprobadas; nada de ello se hubiera logrado si á las empresas constructoras ó á las que habían de explotar la vía no se las concedieran garantías suficientes para caso de guerra entre el pueblo de su nacimiento y el Estado en que explotaban sus negocios; pues en supuesto contrario, su fortuna siempre estaría en pie y los capitales se retraerían naturalmente sin pasar de las fronteras de la nacionalidad de sus propietarios.

Legislación supletoria.—Por Real decreto de 24 de Mayo de 1901 se derogó el de 21 de Diciembre de 1900 relativo á las concesiones de ferrocarriles

y tranvías, por el cual se determinaba que en lo sucesivo sólo podrían ser concesionarios de ferrocarriles y tranvías, bien sean de servicio general, bien de servicio particular para uso público, los ciudadanos españoles con domicilio permanente en España y las Sociedades y Compañías que se sujetaran á determinados requisitos.

Véase la Real orden de 21 de Noviembre de 1904 (*Gaceta* del 4 de Diciembre), que establece la forma de determinar el capital de las sociedades extranjeras concesionarias de ferrocarriles y tranvías empleado en las líneas concedidas y el capital circulante á los efectos de los arts. 157 de la ley del timbre y 57 de reglamento.

Art. 31. Se conceden desde luego á todas las Empresas de ferrocarriles de interés general:

1.° Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias:

2.° El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos cuyos términos atraviese la línea, para los dependientes y trabajadores de las Empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3.° La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos á la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, se usará de aquélla facultad dando previo aviso á la Autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular ó de las provincias ó municipios, no se podrá usar de ellos sino después de avenidas las partes, ya sea por mutuo concierto, ya en virtud de la ley de Expropiación forzosa en cuanto á la ocupación temporal se refiere.

4.º La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras Empresas.

5.º Para las líneas revertibles al Estado, la exención de los derechos de hipoteca devengados ó que se devenguen por las traslaciones de dominio verificadas para la construcción de estas líneas férreas y sus dependencias en virtud de la ley de Expropiación, así como también las que tengan lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las Compañías con particulares.

La extensión del art. 31 concordante en principio con el 20 de la ley de 1855, exige una distribución, por partes, del comentario de su contenido. En primer término, hay que tener en cuenta los bienes que son de dominio público según el art. 339 del Código civil para deducir los terrenos que tienen aquel carácter, y, en su consecuencia, determinar de cuáles puede disponer el Estado para los fines del precepto anotado. Es indudable que la ley de ferrocarriles se quiso referir, al expresar el núm. 1.º del art. 31, tanto á los bienes destinados al uso público y que pertenecen privativamente al Estado sin ser de uso común, estando dedicados á algún servicio público ó al fomento de la riqueza nacional, como á los bienes destinados al uso público, caminos, canales, ríos, etc., construídos por el Estado, pues en caso contrario, el sentido general que formula aquel precepto desaparecería en muchos supuestos.

Respecto del beneficio de vecindad y de la facultad de abrir canteras, etc., que se otorgan á las empresas de ferrocarriles por los números 2.º y 3.º del artículo, nada tenemos que observar, sobre todo cuando se deja á salvo el derecho del particular si los terrenos fuesen de propiedad privada.

para concertar con las Compañías ferroviarias ó mediante la ley de expropiación lo que tengan por conveniente ó legal.

El derecho de percibir las tarifas de peaje y transporte aprobadas no necesita explicación; es la consecuencia inmediata de la construcción de la línea.

Por último, la exención de los derechos de hipoteca por las traslaciones de dominio que regula el número 5.º del art. 31, era una facilidad que concedía la ley, teniendo en cuenta, sin duda, la enormidad de gastos que supone la construcción de un ferrocarril y la elevación de aquellos derechos, principalmente en los tiempos actuales. Hoy no tiene aplicación, desde el momento en que la ley de 2 de Abril de 1900, en su tarifa 24, determina que las adquisiciones de terrenos con destino a la construcción de ferrocarriles, verificadas á virtud de la ley de expropiación forzosa, aun cuando tengan lugar por convenios particulares, siempre que las obras hayan de revertir al Estado, las provincias ó los pueblos, pagarán 0,25 por 100: cuando no sean revertibles la concesiones 0,50 por 100.

La ley de 1855 agregaba á las concesiones referidas el abono durante la construcción y diez años después del equivalente de los derechos de Aduanas y de los de faros, portazgos, pontazgos y barcajes, efectos elaborados, máquinas, carruajes y todo lo que constituyera el material fijo y móvil que debiera importarse del extranjero y se aplicara exclusivamente á la construcción y explotación del ferrocarril; algunos de cuyos derechos, como se observa desde luego, han desaparecido en la actualidad. Una cosa equivalente, si bien reducida por el tiempo, concede el núm. 4.º del art. 12 de la ley vigente de 1877 sin efectividad de clase alguna, como puede verse en el comentario del precepto citado.

Legislación supletoria.—Según la Real orden de 25 de Abril de 1860, los bienes de propios y comunes de los pueblos, ya se atienda á la manera con que las leyes los denominan, ya á su condición, naturaleza y objeto á que están destinados, no se hallan

comprendidos entre los de dominio público que expresa el *párrafo 1.º del art. 31* de la ley general de ferrocarriles *de 1877*» (20 de la de 1855). La de 17 de Diciembre de 1860 declara con el carácter de bienes del dominio público únicamente las cosas que están destinadas á la utilidad general de los habitantes de la Nación, sin que nadie en particular pueda alegar derecho propio; y que no se hallan en este caso, ni los bienes del Estado, ni los del clero, ni los de las provincias, pueblos y demás corporaciones civiles. Por último, la Real orden de 31 de Diciembre de 1862, declaró; que los bienes de dominio público concedidos gratuitamente á las Empresas de ferrocarriles por la ley, son los que están destinados, ó por la naturaleza misma, ó por el uso, á la utilidad de todos los hombres, y cuya propiedad á nadie pertenece; que no están comprendidos en esta clase, ni los bienes del Estado, ni los de propios y común de los pueblos, ni los realengos y baldíos.

Jurisprudencia.—Corresponde al Estado el dominio de los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles revertibles, y de ellos se deriva naturalmente que cuantas modificaciones y alteraciones se otorguen á las Empresas que los usufructúan, si se circunscriben á la zona de su trazado, como son actos dominicales de la libre facultad de aquél, con ellos no pueden vulnerarse derechos de un tercero (S. 16 de Febrero de 1906).

CAPITULO V

DE LA CADUCIDAD DE LAS CONCESIONES DE LOS FERROCARRILES DE SERVICIO GENERAL

Art. 32. La declaración de caducidad de la concesión de una línea de servicio general, se hará siempre previo expediente instruído según el Reglamento.

El requisito referido no lo exigía la ley anterior, siendo por consecuencia un adelanto notable la

modificación introducida por la vigente legislación.

Véase el art. 32 del Reglamento de 1878.

Art. 33. Para declarar la caducidad de una concesión deberá ser oído el Consejo de Estado en pleno.

Sin precedente en la ley anterior. Complementado por el art. 32 del Reglamento.

No ha querido el legislador pecar por defecto en la declaración de caducidad de una vía férrea, toda vez que garantiza con la obligación de oir al Consejo de Estado en pleno, después de haber informado también la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la legitimidad del acto que se realice.

Art. 34. De la resolución del Gobierno, declarando la caducidad, podrá el concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa dentro del término de dos meses, contados desde el día en que se publique en la *Gaceta oficial.*

Si no reclamase dentro de este plazo, se tendrá por consentida la resolución ministerial, y no habrá contra ella recurso alguno.

Exactamente lo mismo preceptúa le art. 24 de la ley de 1855, y el párrafo último del art. 32 del Reglamento de 1878.

Art. 35. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario, llevará siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio del Estado.

La ley de 1855 en su art. 21 decía solamente; que, siempre que se declarara definitivamente caducada una concesión, quedaría á beneficio del Es-

tado el importe de la garantía; lo cual, era injusto en muchos casos. Con prudente acuerdo la ley vigente ha puntualizado mejor los términos, expresando que únicamente las faltas imputables al concesionario producirán la pérdida de la fianza si se declara la caducidad.

Véanse los arts. 33 y 34 del Reglamento.

Art. 36. Las concesiones de ferrocarriles comprendidas en este capítulo, caducarán en cualquiera de los casos siguientes:

1.º Si no se diera principio á las obras ó no se terminaran dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, salvo en los casos de fuerza mayor, declarados tales, previo expediente en que se oiga al Consejo de Estado en pleno.

Cuando ocurriera alguno de estos casos y se justificase debidamente, podrá prorrogar los plazos establecidos el Ministro de Fomento por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del señalado en la concesión para ejecutar las obras.

Expirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla.

2.º Si se interrumpiere total ó parcialmente el servicio público de la línea, salvo los casos de fuerza mayor, declarados tales en la forma que se prescribe en el párrafo primero de este artículo.

3.º Cuando la Compañía concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa ó judicial ó bien declarada en quiebra.

Aunque con redacción distinta, los arts. 22 y 23 de la ley de 1855 concuerdan con los núms. 1.º y 2.º del anotado. El núm. 3.º no tiene precedente en la legislación anterior. Está complementado este artículo por los 28 á 31 y 51 del reglamento.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 27 de Julio de 1894 se dispone que las Empresas concesionarias de ferrocarriles que hayan obtenido ú obtengan prórroga de los plazos ó modificación de las condiciones de la concesión, cualquiera que sean los motivos á que unas ú otras obedezcan, están incluídas en el art. 3.º de la ley de 6 de Julio de 1888 (1), incurriendo, por lo tanto, en la pérdida de franquicia de los derechos de Aduanas.

Jurisprudencia.—La prórroga concedida á una Compañía de ferrocarriles para la terminación de las obras, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 (núm 2.º) de la ley de Ferrocarriles, mediante haberse acreditado cumplidamente la existencia de fuerza mayor que impidió la terminación de los trabajos sin medios hábiles para evitarlo por parte de la Empresa constructora, no admite que se la aplique la penalidad establecida por el art. 2.º de la ley de 6 de Julio de 1888 (1), que indudablemente hace referencia á aquellas prórrogas que se concedan por conveniencia particular de las Empresas (S. 6 de Mayo de 1896).

Art. 37. En los casos de caducidad por disolución ó quiebra, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil, encargándose de la explotación por medio de un Consejo que nombrará, dando representación en él á los intereses de los accionistas, obligacionistas y acreedores de la Empresa caducada.

Este artículo no tiene precedente en la ley anterior, y sin embargo su contenido es muy importante y necesario. La Administración pública no puede consentir que ni por un solo momento se interrumpa el servicio de un ferrocarril, mucho menos cuando en el núm. 2.º del artículo anterior

(1) La ley referida se inserta por nota al art. 12 de la presente.

considera causa de caducidad tal contingencia; toda vez que los intereses generales y particulares de la nación sufrirían con ello notable perjuicio. Bien está, por consecuencia, que en caso de disolución de la Compañía ferroviaria ó quiebra de la misma, el Estado, y en su nombre el Ministro de Fomento, se incaute de la línea en construcción ó acabada, continuando las obras de la forma que en los artículos posteriores se dispone, ó siguiendo la explotación mediante las garantías que el Código de Comercio ofrece; evitando siempre que la línea deje de funcionar, como naturalmente ocurriría en cualquiera de los dos casos mencionados.

Véase el *Apéndice primero,* que comprende la legislación mercantil referente á la suspensión de pagos y quiebras de las Compañías y Empresas de ferrocarriles, y el art. 33 del reglamento de 1878.

Legislación supletoria.—La ley de 9 de Abril de 1904 establece en su art. 1.°, que para aprobar los convenios que las Empresas de ferrocarriles propusieren á sus acreedores, no será necesario el depósito de las obligaciones ó títulos de los créditos. La adhesión se acreditará por medio de estampilla, que se fijará en el título ú obligación, cuyo número, serie, calidad y fecha del convenio se harán constar por medio de certificado, que expedirá el Agente consular, Notario ó funcionario público del punto en que el estampillado hubiese tenido lugar, legalizándose en forma estas certificaciones. El voto contrario al convenio en su caso y lugar, se acreditará en la forma dispuesta para las adhesiones. La propuesta y tramitación de los convenios ofrecidos por dichas Empresas no les obligará á suspender los pagos ni á depositar el excedente de sus ingresos, bajo expresa condición de mantener igualdad de trato entre los acreedores invitados á adherirse al convenio, y si las Compañías hubiesen obtenido anteriormente adhesiones al proyecto de convenio que presenten, acompañarán á éste los justificantes de las mismas. El procedimiento para tramitar estos expedientes y el modo de computar los votos, serán

los establecidos por la ley de 12 de Noviembre de 1869, en relación con los arts. 932 al 937 del Código de Comercio, en cuanto sean compatibles con los preceptos que contiene esta ley.

Jurisprudencia.—Reconocido por la Administración la competencia de los Tribunales de justicia para entender en la quiebra de una Compañía de ferrocarriles, y habiendo aquéllos tramitado el juicio con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio y de la ley de Enjuiciamiento civil, sí se declarara que era aplicable al caso de que se trata el art. 37 de la ley general de ferrocarriles, y que por tanto correspondía al Gobierno el nombramiento de los Vocales del Consejo de incautación, resultaría que en un mismo asunto podrían entender dos jurisdicciones distintas, y que en unos mismos autos se aplicaban dos legislaciones diversas (R. D. C. de 16 de Junio de 1895). Cuando la declaración de suspensión de pagos de una Compañía ferroviaria se hace á solicitud de los acreedores, no es lícito á la entidad deudora acogerse á la quiebra mediante la renuncia del procedimiento de suspensión, contrariando el derecho que la ley (artículos 930, 933 y 934 del Codigo de Comercio) reconoce á los acreedores para iniciarlo ó continuarlo hasta la aprobación ó desaprobación del convenio. (S. de 24 de Junio de 1899.)

Art. 38. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si se hubiesen ejecutado algunas obras ó todas ellas, se sacarán á subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate.

El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según la tasación que se practique, los

gastos del proyecto, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores. La tasación se verificará por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que el Ministro de Fomento designe, y por los peritos nombrados por el concesionario.

Los dos párrafos primeros de este artículo son completamente nuevos: el art. 25 de la ley de 1855 expuso que, declarada definitivamente la caducidad, se sacaría á subasta la concesión anulada, sin hacer distinción entre si se hubiesen comenzado las obras ó no se hubiesen ejecutado ningunas, como con muy buen acuerdo diferencia el artículo que comentamos, para no convertir con exceso gravosa la penalidad impuesta al concesionario infractor, y tener en el primer caso, alguna esperanza de cobrar mayor ó menor parte de los gastos efectuados hasta la declaración de caducidad.

El párrafo tercero del artículo ampliado, tiene en su primera parte, precedente en el 26 de la ley anterior; presentando como novedad precisa, la disposición de que los gastos, terrenos, obras y materiales, sean tasados por los Ingenieros del ramo de Caminos que nombre el Ministro y por los peritos que designe el concesionario.

Aparte de la conveniencia de este precepto para eludir complicaciones espinosas, la ley vigente de Ferrocarriles ha tenido perfecto cuidado de no reducir ningún derecho del concesionario, ni hacerle sospechar abuso alguno realizado en su perjuicio; para ello, ordena que la tasación referida se ejecute por representaciones de ambas partes, que pueden discutir sin límites ni prejuicios las cantidades que importan los trabajos efectuados hasta la caducidad. La peritación hecha por los Ingenie-

ros solamente, podía motivar dudas que el Estado, mero intermediario en la situación estudiada, es el primer interesado en evitar.

Consúltense los artículos 33 y 34 del Reglamento, inserto á continuación de la presente ley.

Art. 39. Si á la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Lo mismo disponía el art. 27 de la ley del 55.

Art. 40. Si en cualquiera de las tres subastas á que se refieren los artículos anteriores se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual dará en garantía el 3 ó el 5 por 100 del valor de las obras que faltasen ejecutar con arreglo á la concesión, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, quedando sujeto á todas las prescripciones, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Tiene su precedente en una parte del art. 28 de la ley anterior, y desde luego está más claro que éste. Véanse los artículos 21, 42 y 49 del reglamento.

Art. 41. Del importe de las obras rematadas que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior, se deducirán los gastos de tasa-

ción y subasta, y el resto se entregará á quien de derecho corresponda.

El art. 28 de la ley de 1855 determinaba que el resto se entregaría al concesionario en quiebra ó á sus legítimos representantes. Como pudiera ocurrir que existiesen terceros interesados en el ferrocarril, á quienes no es posible abandonar por muy legítimos que sean los derechos de los demás, el legislador ha empleado, sin duda, la vaga expresión «á quien de derecho corresponda» para comprender en el artículo á los mismos, dando á entender que les será necesario justificar judicialmente sus pretensiones para lograr el cumplimiento de ellas, pero no ha logrado su objeto.

En el precepto legal anotado no están suficientemente garantizados los derechos de los acreedores del concesionario, entre los cuales habían de tener preferencia, como parece justo y racional, los de obras y materiales, cuya subasta se verificaba, y sin los que ésta no podía tener lugar; por lo cual, sería más razonable que después de deducidos los gastos de tasación y subasta, se declararan abonales los correspondientes á obras y demás de la construcción, dejando el resto á quien correspondiera, una vez justificado suficientemente su derecho.

Los artículos 34 y 51 del reglamento complementan el presente.

Art. 42. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado de las obras para continuarlas si lo juzgase oportuno con arreglo á lo prescrito en la ley, sin que el primitivo concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Una cosa semejante preceptúa el art. 29 de la ley anterior.

Surge en este artículo la misma cuestión que en el precedente: los derechos de los acreedores por

obras, terrenos y materiales de construcción de la línea férrea, ¿van á desaparecer y extinguirse por la caducidad de la concesión? Ni es justo ni lógico que tal sucediera. Muy difícil parece que á la tercera subasta sin tipo fijo, no acudiera ningún postor; pero aun cuando se llegase á ese extremo y el Estado continuara las obras por falta de adjudicatario, los créditos por los conceptos referidos debe abonarlos, ó en último extremo, dejar que los acreedores convocasen una cuarta subasta por si tenía mayor eficacia que las primeras; todo menos perjudicar derechos adquiridos y muy respetables.

CAPÍTULO VI

DE LAS CONDICIONES DE ARTE Á QUE DEBEN AJUSTARSE LAS CONSTRUCCIONES DE FERROCARRILES DE SERVICIO GENERAL

Art. 43. Los ferrocarriles de servicio general se construirán con arreglo á las condiciones siguientes:

1.° El ancho de la vía ó distancia entre los bordes interiores de las barras carriles será de un metro 67 centímetros (seis pies castellanos).

2.° El ancho de la entrevía será de un metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanas).

3.° Las demás dimensiones, así como las otras condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Ministerio de Fomento, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4.° Los ferrocarriles de servicio general podrán construirse con una ó dos vías ó combinando estos sistemas.

Aparte ser oída la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, los demás preceptos de este artículo son mera transcripción del 30 de la ley de 3 de Junio de 1855.

Consideramos que debiera ser obligatorio y no dejarlo á la voluntad del concesionario, la construcción con dos vías en toda su extensión, de los ferrocarriles de servicio general.

Respecto del ancho de la vía, la ley adopta las dimensiones menos corrientes; pero en cambio las más tradicionales en España, como que figuran en el dictamen que en 1844 dió la Comisión de Ingenieros nombrada para establecer unas bases que sirvieran de guía en las concesiones de ferrocarriles. Sin embargo, la antigüedad de su origen no justifica la constante continuación; la experiencia ha demostrado siempre, y la práctica en algunos casos, que con el ancho de 1 metro 44 centímetros que tiene Francia, ó 1,42 que han establecido la mayoría de las naciones europeas, es suficiente para garantizar la seguridad del ferrocarril y su relativa exactitud, al propio tiempo que se reducen notablemente los gastos de las Compañías ferroviarias, quizá en algunos millones, en el establecimiento, construcción, conservación, reparación y entretenimiento de las líneas. Se ha supuesto, equivocadamente que el ancho de la vía ofrece una importancia extraordinaria para la defensa del territorio nacional, por las facilidades que unas dimensiones iguales, adoptadas por todos los Estados, pudieran producir en caso de guerra á los transportes de tropas; sin tener en cuenta la escasa dificultad que ofrece la destrucción de una vía en una extensión considerable de terreno y el período de tiempo que se necesita para su reparación; aparte de que si tales eventualidades pudieran llegar á efectuarse, las propias naciones á quienes no ha podido escapar semejante probabilidad, no hubieran aceptado con general criterio idénticas dimensiones de ancho en sus vías férreas. Al efecto, la anchura de las vías generales en Europa es la siguiente: 1 metro 42 centímetros, en Inglaterra, Alemania, Austria, Bélgica, Suecia, Noruega, Rusia, Grecia, Holanda, Italia, Suiza y Luxemburgo; 1 metro 44 centímetros, en Francia; 1 metro 59 centímetros en Irlanda, y *1 metro 67 centímetros* en Portugal y *España*. Y sorprendente coincidencia, una de las potencias fronterizas á

España, tiene en sus ferrocarriles la misma dimensión en el ancho de la vía, que la nuestra. ¿Qué mayores razones se necesitan, para combatir el fundamento de la teoría que conceptúa necesaria la desigualdad en la anchura de todas las vías férreas, en previsión de una contienda internacional?

Art. 44. Cuando hayan de establecerse líneas no comprendidas en la red general, podrán modificarse las condiciones técnicas expresadas en el artículo precedente, fijando aquéllas á que deba satisfacer la línea, en la ley especial que ha de preceder á su concesión.

Este artículo no ofrece precedente en la ley anterior.

Claro es, que se entiende este artículo, en el sentido de no anular las condiciones técnicas de carácter general determinadas por la ley.

CAPÍTULO VII

DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Art. 45. Todo ferrocarril tendrá dos aprovechamientos distintos; el de peaje y el de transporte.

Exactamente lo mismo dispone el art. 31 de la ley de 1855.

El presente artículo no exige explicación alguna, pues sabido es, que el traslado de viajeros y el transporte de mercancías, son los objetivos únicos de la generalidad de los ferrocarriles.

Art. 46. Los precios de uno y otro, serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

También es idéntico al art. 32 de la ley anterior. Véase el *Apéndice segundo* comprensivo de todos los *Impuestos sobre ferrocarriles y tranvías.*

La disposición del presente artículo se complementa con el precepto del 49 de esta misma ley, que ordena la revisión de las tarifas de cinco en cinco años.

Jurisprudencia.—Infringe los artículos 46 y 51 de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, la sentencia que absuelve á una Compañía ferroviaria de la obligación de abonar á la recurrente, la diferencia entre lo cobrado por las expediciones discutidas, y lo que debió cobrar con arreglo á la tarifa vigente en aquella fecha (S. de 3 de Marzo de 1900).

Art. 47. El pliego de condiciones de la concesión expresará las tarifas especiales para determinados servicios del Estado, así como también los gratuitos, figurando entre éstos la conducción de los correos ordinarios, la cual, así como todo lo concerniente á la explotación de los ferrocarriles, se establecerá por el Ministerio de Fomento, de acuerdo en cada caso con los Ministerios respectivos.

Concuerda con el art. 33 de la ley de 1855. En lo que se refiere al servicio de Correos, los artículos 28, 29 y 30 del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles, aprobado en 15 de Febrero de 1856, que insertamos en la *segunda parte complementaria* 1, detallan con mayor claridad cuanto hace relación con tan importante obligación del Estado, determinando que las cartas y pliegos, así como sus conductores, serán transportados gratuitamente; que la Empresa reservará en cada convoy una sección especial de carruaje para aquel fin (hoy las dos grandes Compañías ferroviarias del Norte y Mediodía destinan al servicio de Correos carruajes completos, con distribución y comodidades bastante perfectas), y que, además de los convoyes ordinarios, podrán establecerse especiales por el Ministro de la Gobernación, oída la Empresa.

Véase el art. 91 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

Legislación supletoria.—El art. 2.º, núm. 5.º, del reglamento de Correos de 7 de Junio de 1898 declara que el correo ejerce el monopolio para el transporte de cartas, tarjetas postales y periódicos, exceptuando la correspondencia que sea conducida por los ferrocarriles, siempre que se refiera exclusivamente al servicio de los mismos —Por Real orden de 21 de Junio de 1899 se dispone que la supresión del límite de volumen para los paquetes postales, obligan á las Compañías de ferrocarriles que han consentido en sustituirse al Gobierno español en las obligaciones que se derivan del servicio de paquetes postales.—La Real orden de 6 de Noviembre de 1902 preceptúa que las Compañías ferroviarias están obligadas á transportar gratuitamente los paquetes postales, sujetándose á lo que ordenan los Reales decretos de 28 de Agosto y 27 de Septiembre últimos sobre el particular. (Los Reales decretos citados determinan las condiciones del cambio de paquetes postales con Marruecos y las islas Baleares y Canarias, y entre éstas por mediación de la Península.)

Respecto de la conducción de presos y penados por ferrocarril, que es uno de los servicios del Estado que las Empresas están obligadas á efectuar con tarifas especiales y reducidas, véase la ley de 3 de Julio de 1880, inserta en la nota al art. 26 de la presente de ferrocarriles. La Real orden de 28 de Junio de 1881, aceptó las bases propuestas por la Comisión ejecutiva de las Compañías de ferrocarriles para la conducción de presos y penados por las líneas férreas, entre las cuales figuran como principales la de que el transporte se realizará en coches de las Empresas, en cuyo caso los presos pagarán la mitad del precio de los viajeros ordinarios, ó en coches celulares del Estado, en cuyo supuesto abonarán una peseta por coche y kilómetro recorrido, sea cualquiera el número de individuos que vayan en el mismo, y que los pagos de una y otra clase se efectuarán al contado en las estaciones de salida. Por Real decreto de 16 de Oc-

tubre de 1885, se autorizó al Ministro de la Gobernación para denunciar los contratos celebrados con las Compañías de ferrocarriles, sobre conducción por sus líneas de los presos y confinados á las cárceles y presidios del Reino, y para convenir las bases con arreglo á las cuales ha de realizarse en lo sucesivo este servicio.

Jurisprudencia.—Las Compañías ferroviarias no están obligadas á transportar gratuítamente los paquetes postales, ya deban salir estos de España, ya circulen con destino á poblaciones enclavadas en la Nación, sino que el Estado debe acordar con ellas la remuneración que por aquel trabajo han de percibir las Empresas de ferrocarriles (S. de 16 de Mayo de 1905).

Art. 48. A las Empresas de conducción y á los particulares que empleen material propio, sólo podrá exigirse el pago de la tarifa de peaje.

Concuerda en parte con el artículo 34 de la ley de 1855, pues las palabras «y á los particulares que empleen material propio» son una agregación de la vigente ley.

La razón de este artículo salta á la vista, pues trata de evitar que las Compañías ferroviarias, abusando de sus derechos, quisieran imponer á las Empresas y particulares mencionados en aquél, el abono de la tarifa del transporte que ejecutan por su cuenta los conductores.

Art. 49. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, ga-

rantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

Este artículo es mera transcripción del 35 de la ley de 1855, y se complementa con el 27 del reglamento.

No sabemos hasta que punto pudiera convenir á los intereses del Estado, garantizar unos productos en los que la eventualidad tiene gran parte, mucho menos cuando no consideramos necesaria tal prenda, por parte de los poderes públicos, en una reducción de tarifas; y la razón es sencillísima: si la baja de los precios de peaje y de transporte es justa, no precisa que la administración se comprometa en negocio del cual no obtiene ninguna ventaja, sino que su cometido se limita solamente á ordenar la modificación; si por el contrario no es equitativa, comprobado este extremo, las tarifas deben continuar como estaban, hasta que transcurridos otros cinco años un nuevo estudio fije la posibilidad ó imposibilidad de reducirlas, pero de ninguna manera interviniendo el Estado con otro carácter que el de salvaguardia de los derechos de los particulares.

Legislación supletoria.—En virtud de la Real orden de 5 de Diciembre de 1900 se dispuso: que, el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, en nombre y representación del Gobierno y teniendo presente lo dispuesto en los artículos 33 del pliego de condiciones generales de 31 de Diciembre de 1844 para la concesión de ferrocarriles; 35 de la ley general de 3 de Junio de 1855 y 49 de la de 23 de Noviembre de 1877, proceda, de acuerdo con las Empresas de ferrocarriles, á la revisión de las tarifas legales vigentes en las diversas líneas de que respectivamente son aquéllas concesionarias; que se abra una información pública hasta el 31 del mismo mes, en cuyo plazo además de los Gobernadores civiles, Diputaciones provinciales, Cámaras de Comercio, Divisiones de

ferrocarriles y Compañías ferroviarias, que obligatoriamente habrán de emitir opinión, serán también oídas cuantas Corporaciones y entidades así lo deseen; que la información podrá versar sobre todas y cada una de las cuestiones que se relacionan con las tarifas de los diversos servicios ferroviarios, los cuales son transportes de viajeros y de equipajes, de ganados, de géneros frescos, de encargos, de mercancías en general, de metálico y valores, material de ferrocarriles; así como el almacenaje y repeso de efectos y otros; y que reunidas todas las piezas de la información se remitirán sucesivamente al Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio y al de Obras públicas para que emitan dictamen; procediendo el Ministro con vista de todo á pactar con las Compañías de ferrocarriles los conciertos necesarios para llegar al establecimiento de las tarifas reformadas, con arreglo á las bases que resulten más convenientes para todos los intereses.

Art. 50. Las Empresas podrán, en cualquier tiempo, reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.

Lo mismo disponía el párrafo 1.º del art. 36 de la ley de 1855.

La libertad que concede este artículo á las Empresas ferroviarias, es lógica y fundamental desde el momento que supone un beneficio inmediato su realización, en obsequio de los particulares.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 4 de Abril de 1888 (*Gaceta* del 7) se aprobaron las tarifas reducidas para el transporte de los granos y harinas de Castilla y otros puntos del reino con destino á Barcelona y Tarragona, á fin de conjurar en lo posible la crisis agrícola. Por Real orden de 15 de Junio de 1905 se solicitó el concurso de las Compañías de ferrocarriles para facilitar el transporte de los principales artículos de consumo, por medio

de permanentes ó transitorias rebajas de las respectivas tarifas.

La Real orden de 30 de Noviembre de 1905 dispone: 1.º Todos los proyectos de nuevas tarifas especiales referentes al transporte de mercancías que se sometan á la aprobación del Ministerio de Fomento por las Compañías de ferrocarriles, las publicarán, como trámite previo para su aprobación, en la *Gaceta de Madrid*. 2.º Las Cámaras de comercio, Cámaras agrícolas, las demás entidades de productores y los mismos particulares que se consideren interesados en el asunto, podrán formular reparos contra los referidos proyectos dirigiéndolos á la Dirección general de Obras públicas de aquel Ministerio, dentro del plazo de quince días, á contar desde el siguiente á la publicación del proyecto en la *Gaceta*. 3.º El Ministerio de Fomento estudiará las observaciones que en cada caso se formulen y resolverá, sin ulterior recurso, lo que considere conveniente á los intereses del país, estudiando los medios de que no se produzcan desigualdades considerables entre producciones análogas. 4.º Los proyectos de nuevas tarifas serán aprobados ó denegados en el plazo de sesenta días, á contar desde el en que sean publicados en la *Gaceta de Madrid*. Pasado el citado plazo sin que la Administración resuelva la denegación ó suspensión del proyecto presentado, podrán las Compañías poner en vigor la tarifa propuesta. 5.º Los preceptos de esta Real orden, se aplicarán á los proyectos de tarifas presentados al Ministerio de Fomento, que estaban pendientes de aprobación hasta terminar las sesiones de la Conferencia ferroviaria, procediéndose inmediatamente á la publicación de los mismos en la *Gaceta de Madrid*.

Art. 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas se anunciará al público con la debida anticipación.

Idéntica disposición contiene el párrafo 2.º del art. 36 de la ley de 1855; sin que sea preciso justificar las razones que abonan tal publicidad, que la

ley con perfecto conocimiento de causa ha ordenado.

Art. 52. En todas las líneas se establecerá un telégrafo, cuyo número de hilos y demás condiciones referentes al servicio de la línea y al oficial se determinarán en el pliego de condiciones de la concesión.

La ley de 1855 determinaba además en su art. 37, que el telégrafo fuera eléctrico, que su construcción y conservación se hiciera por cuenta de las Empresas, y que los empleados del Gobierno en los hilos estuvieran obligados á desempeñar el especial de las líneas, si las Compañías ferroviarias lo exigiesen.

Véanse los artículos 183 y 184 del reglamento de Policía de ferrocarriles.

Legislación supletoria.—La Real orden de 25 de Noviembre de 1884 dispuso que los pases expedidos por la Dirección general á los empleados de telégrafos que viajan por causa del servicio, les da derecho al transporte gratuíto de 30 kilogramos de equipaje. Por Real orden de 15 de Enero de 1889 se dispone que todas las Compañías de ferrocarriles están obligadas á transmitir desde el punto de origen hasta el de destino, pasando de unas á otras los telegramas que se expidan por el Ministerio de Fomento, por la Dirección general y por los jefes de las Inspecciones facultativas y administrativas, debiendo considerarse con el carácter de preferentes siempre que el servicio de explotación lo permita; y los que expidan los subalternos de ambas Inspecciones al Ministerio, al Director de Obras públicas y á sus jefes; considerándose para los efectos de este servicio como una sola línea telegráfica todas las que enlacen sin solución de continuidad aunque pertenezcan á distintas Empresas. El art. 24 del Real decreto de 11 de Noviembre de 1890, sobre servicio telefónico, autoriza al Ministro de la Gobernación, y por su delegación al Di-

rector general de Correos y Telégrafos, para convenir, si lo estima conveniente, con las Compañías de ferrocarriles la sustitución en las estaciones de enlace del servicio telegráfico que presenten al público en virtud de lo dispuesto en la ley de 29 de Diciembre de 1881, por el servicio telefónico más conveniente que aquél, así para el público como para el Tesoro.

Jurisprudencia.—El Ministerio de Fomento es el único competente para declarar sin efecto la Real orden de 25 de Noviembre de 1884, que concedió á los empleados de telégrafos el derecho á transportar gratuítamente 30 kilogramos de equipaje (R. D. S. de 24 de Agosto de 1888). Las líneas que explota la Compañía de los ferrocarriles andaluces, se concedieron, no sólo con sujeción al decreto-ley de 1868, sino también á la legislación general de ferrocarriles, en cuanto no se opusiera á las prescripciones de aquél, y de esta última forma parte la franquicia de los empleados del Cuerpo de telégrafos para viajar por los ferrocarriles con pases expedidos por la Dirección general del ramo (S. 10 de Noviembre de 1896). Lo mismo dispone con relación á las Compañías de ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, y de Barcelona á Tarragona y Francia la sentencia de 7 de Octubre de 1897.

Art. 53. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpa total ó parcialmente el servicio público del ferrocarril, el Gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente á costa de aquélla.

En el término de seis meses deberá justificar la Empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación; pudiendo ceder ésta á otra Empresa ó tercera persona, previa autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose

en su consecuencia, lo dispuesto en los artículos del capítulo V.

Este artículo está copiado literalmente del 39 de la ley de 1855.

Es indudable la necesidad del precepto que anotamos, si se quiere que las Empresas de ferrocarriles cumplan con las condiciones de la concesión, no interrumpiendo el servicio público; que puede obedecer á otras causas que no sean la falta de recursos. Aunque á este motivo se debiera la anormalidad, el término de seis meses que concede la ley para la justificación de la Compañía, es bastante y suficiente para que la Empresa pueda buscar los auxilios metálicos necesarios á fin de reanudar el servicio, pues no podemos interpretar estrictamente la última parte del párrafo 2.º del artículo, ni tal debió ser el pensamiento del legislador, en el sentido que parece deducirse del precepto, ó lo que es lo mismo, la aparente exigencia de ceder á otra entidad ó particular la explotación; toda vez que en la mayoría de los casos, les sería doblemente sencillo á los propietarios del ferrocarril encontrar medios que les permitieran continuar el servicio, el cual, después de todo, no se interrumpe un sólo momento, desde el instante que lo asegura el Gobierno á costa de aquéllos, y parecería violento y abusivo obligar á la Empresa á traspasar la línea, teniendo quien, sin tal extremo, cumpliera las reglas de la concesión.

Ahora bien: si tampoco esta forma produjera el resultado apetecido, entonces se justifica plenamente la disposición del último párrafo del precepto legal.

Jurisprudencia.—En cuanto á las facultades y deberes de la Administración para hacer efectivas en los bienes de las Empresas de ferrocarriles, incluso en la subvención que perciban del Estado, las responsabilidades que las afectan por virtud de la ley y reglamento de Expropiación forzosa, el art. 53 de la ley general de Ferrocarriles reconoce las atribuciones que el Gobierno tiene para hacer cumplir las decisiones que del mismo ema-

nan, sin que exista precepto alguno legal que determine privilegio tan excepcional y anómalo á favor de las Compañías ferroviarias, como lo sería el no estar obligadas al cumplimiento efectivo de las disposiciones gubernativas más que por su mera voluntad ó conveniencia (S. 12 y 13 de Julio de 1895).

Art. 54. La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno ó por Empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente á los intereses públicos.

Lo mismo íntegramente dispone el art. 40 de la ley de 1855.

Este precepto amplía lo ordenado en el art. 10 de la vigente ley de Ferrocarriles, en cuyo comentario nos declaramos enemigos de la construcción de líneas férreas por el Estado. Lo mismo opinamos de la explotación; prefiriendo siempre que Empresas ó particulares se encarguen de este servicio, pues la Administración pública no debe convertirse en industrial de mayor ó menor escala; mucho menos cuando el Estado obtiene de la misma manera grandes rendimientos, arrendando sus líneas á los particulares ó Empresas que mayores cantidades ofrezcan y más beneficios reporten al público.

Véase el art. 13 del Reglamento para la ejecución de esta ley.

Art. 55. En toda concesión se consignará la facultad del Gobierno de ejercer la vigilancia é intervención necesarias, á fin de mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles y asegurarse de los gastos é ingresos de las Empresas.

Una cosa semejante determinaba el art. 41 de la ley de 1855; si bien el anotado agrega «la vigilancia» para mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles, que el concordante suprimía.

La referida vigilancia y la intervención del Estado en las líneas férreas, es de imprescindible necesidad. Por desgracia, en nuestro país, este servicio, si no se halla completamente abandonado, el descuido es más que regular; sólo cuando algún suceso grave y transcendental tiene efecto, se procura, dictando media docena de Reales decretos y Reales órdenes, que al poco tiempo quedan incumplidos y olvidadas, que la ley sea satisfecha, pero pasado el momento del hecho, nadie se cuida de seguir el buen camino, y vuelven las cosas á su primitivo estado.

El aseguramiento de los gastos é ingresos de las Empresas, tiene por objeto entre otras causas más secundarias, el poder determinar en los períodos correspondientes, con perfecto conocimiento de lo que se hace, la posibilidad de rebajar las tarifas de peaje y transporte. Hoy además tiene una importancia supina, para el cobro del sinnumero de impuestos que gravan aquellas tarifas y sus productos.

Art. 56. En la ley y Reglamento que se formen para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente para su conservación y seguridad.

Concuerda con el art. 42 de la ley de 1855. Tanto la ley como el Reglamento de policía de ferrocarriles se insertan á continuación del Reglamento para la ejecución de la ley general de vías férreas.

CAPÍTULO VIII

DE LOS ESTUDIOS DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES

Art. 57. El Ministerio de Fomento dispondrá que se hagan los estudios ó se completen los comenzados, relativos á las líneas comprendidas en el plan general, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para que con sus respectivos estudios pueda

presentar el Gobierno á las Cortes el oportuno proyecto de ley de autorización de subasta.

Semejante es el precepto del art. 43 de la ley de 1855, si bien agregando que los estudios referidos se hicieran por comisiones de ingenieros nacionales ó extranjeros. Con mejor acuerdo, á nuestro entender, el art. 57 de la ley vigente de ferrocarriles, ha modificado aquella disposición, en el sentido de que sean los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los encargados de los aludidos trabajos, y aunque pudo detallar más el concepto añadiendo la palabra «nacionales», no parece aventurado afirmar que tal fué el pensamiento del legislador; toda vez que no sería comprensible que existiendo un Cuerpo de Ingenieros de Caminos en España, se hiciera preciso buscar en los técnicos extranjeros los dictámenes que perfectamente pueden ofrecer los Ingenieros españoles del ramo mencionado.

Véase el art. 7.º del reglamento de 1878.

Art. 58. El Ministro de Fomento podrá autorizar á los particulares y Compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que, según las prescripciones de esta ley son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones á los que pretendan el estudio de la misma línea.

Es casi reproducción del art. 45 de la ley anterior, y se complementa con el 16 del reglamento.

El mismo derecho que tiene el Estado para ordenar el estudio de las líneas comprendidas en el plan general, se debe conceder á los particulares

y Compañías para que verifiquen los estudios que tengan por conveniente; sin que esta autorización les otorgue ninguna facultad exclusiva ni privilegiada, ni suponga otro objeto que remover los obstáculos que pudieran oponerse á la adquisición de los datos de campo, permitiendo á las personas autorizadas entrar en los terrenos de propiedad privada, con la obligación, como es natural, de indemnizar á los propietarios respectivos de los perjuicios que les ocasionen las operaciones de investigación. El tiempo del permiso debe limitarse al necesario para el conocimiento de los datos referidos, y así únicamente puede justificarse la servidumbre impuesta á las propiedades.

Legislación supletoria.—Para evitar la enorme desproporción, observada desde la publicación de la ley general de ferrocarriles, entre las autorizaciones otorgadas y los proyectos presentados como consecuencia de ellas, y reducir en lo posible la ligereza con que aquéllas se solicitan gravando la propiedad ajena con una servidumbre de paso que ninguna ventaja reporta en gran número de casos al interés general, se dictó la Real orden de 4 de Marzo de 1881 que dispuso: «1.º No se dará curso á ninguna petición de autorización de estudios sin que el interesado acompañe á su instancia el documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos, ó en sus sucursales de provincias, un depósito en metálico de 50 pesetas por cada uno de los kilómetros que aproximadamente comprenda el proyecto que se pretende estudiar. 2.º Estas autorizaciones se otorgarán en su caso por la Dirección general, la cual podrá exigir que se aumente el depósito anteriormente fijado, si la importancia del proyecto ó las especiales circunstancias del terreno aconsejasen ser necesario este aumento. 3.º El depósito así constituído no será devuelto hasta que se presente el proyecto y se acredite por medio de certificaciones expedidas por los Alcaldes de los términos municipales cruzados por la línea, que no existe reclamación alguna por daños y perjuicios causados en las propiedades con motivo de los estudios de campo.

4.º Quedan sujetas á estas disposiciones las prórrogas que se soliciten para autorizaciones de estudios ya concedidas. Según el art. 1.º de la Real orden de 23 de Mayo de 1900, sobre *vías de comunicación dentro de las zonas militares*, los estudios y obras de vías de comunicación, de cualquier clase que sean, y cuyo trazado se desarrolle dentro de la zona, deberán ser previamente autorizados por el Ministerio de la Guerra, debiendo las Autoridades militares prestar preferente atención á esta clase de trabajos, por la transcendencia que en caso de guerra tendrían para la defensa del territorio.

Art 59. A la concesión de estudios deberá preceder el depósito de la fianza que el Ministro de Fomento estime suficiente para responder de los perjuicios que con dicho estudio puedan ocasionarse en los terrenos cruzados por la línea.

La aprobación del proyecto no tendrá lugar sin que preceda su confrontación practicada sobre el terreno por los Ingenieros del Estado, y el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

La ley anterior no exigía á las Compañías y particulares la prestación de ninguna garantía que dejara á salvo los derechos de los dueños de terrenos cruzados por la línea, obligados á consentir los perjuicios que todo estudio de aquella clase ocasiona; pero la vigente, más previsora y razonable, señaló el depósito de una fianza para responder de los probables daños que sufran los terceros, que la Real orden de 4 de Marzo de 1881, inserta en la nota del artículo anterior, fijó en 50 pesetas por kilómetro de proyecto.

Se complementa este artículo con los 16 y 18 del reglamento.

CAPÍTULO IX

DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS FERROCARRILES

Art. 60. Corresponde al Ministro de Fomento la resolución de todas las cuestiones referentes á la construcción y explotación de los caminos de hierro, así como la policía de los mismos y la aplicación de los pliegos de condiciones, inclusas las tarifas de almacenaje, carga, descarga y expedición.

Este artículo y los sucesivos de la ley de 23 de Noviembre de 1877, no tienen precedente alguno en la ley anterior de 3 de Junio de 1855.

Véanse los artículos 60 á 70 del reglamento para la ejecución de esta ley.

Legislación supletoria.—El Real decreto de 1.º de Diciembre de 1905, dispuso que se nombrara una Comisión permanente compuesta de seis vocales, tres designados por el Ministro de Fomento y tres representantes de las Compañías de ferrocarriles, encargada de estudiar las cuestiones referentes á las vías férreas, de proponer las reformas que mejoren los servicios y de informar en los asuntos de ferrocarriles sometidos á su deliberación. La aprobación de las tarifas especiales se hará por el Ministro, oyendo, cuando lo crea conveniente á aquella Comisión. Según el art 2.º, párrafo segundo de la ley de 23 de Marzo de 1900, sobre *servidumbre forzosa de paso de corrientes eléctricas,* corresponde al Ministro de Fomento otorgar y decretar la servidumbre cuando hayan de sufrirla las vías férreas.

Jurisprudencia.— Compete exclusivamente á la Administración declarar los asuntos que, como el acceso á la estación de un ferrocarril, se refiere á la explotación y policía del mismo, los cuales están á cargo del Ministerio de Fomento. (R. D. de 27 de Diciembre de 1889.) Incautado el Estado de una

vía ferroviaria, sólo al Ministerio de Fomento compete, con sujeción á lo dispuesto en el art. 60 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, entender de la reclamación de sueldos de los empleados de las líneas que fueron objeto de la incautación. (R. D. de 14 de Abril de 1894.) Por tratarse de la construcción de una vía férrea que tiene carácter de obra pública, sólo la Administración es la competente, con arreglo al art. 60 de la ley general de Ferrocarriles de 1877, para obligar á la Compañía concesionaria á practicar las obras necesarias, así como para vigilar la construcción, conservación y explotación de la referida vía férrea, sin perjuicio de que los Tribunales ordinarios conozcan de la cuantía de la indemnización de perjuicios que la Empresa haya podido inferir á particulares. (R. D. C. de 5 de Diciembre de 1901.) Con los autos acordando la intervención en todos y cada uno de los actos de administración que realice la Compañía, y confiriendo atribuciones al Interventor para inmiscuirse en lo que afecte á la construcción y explotación del ferrocarril, se han vulnerado las facultades propias de la Administración, toda vez que por tratarse de una Compañía explotadora de una obra pública destinada á facilitar un servicio de igual naturaleza, cuanto pueda referirse á su inspección y vigilancia incumbe exclusivamente á las Autoridades administrativas, y con especialidad todo aquello que se relacione con la construcción y explotación de la misma, según se determina en los arts. 55 y 60 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, sin que pueda admitirse que, á su vez, las Autoridades judiciales tengan atribuciones para realizar actos de intervención, pues en tal caso resultarían entendiendo dos jurisdicciones distintas sobre un mismo asunto. (R. D. C. de 2 de Noviembre de 1905.)

Art. 61. La vigilancia que sobre la conservación y explotación de ferrocarriles compete al Gobierno, se ejercerá por el Ministerio de Fomento.

El reglamento y las instrucciones especiales que

se dicten para el cumplimiento de esta ley determinarán la organización del personal destinado á este servicio, las condiciones de aptitud que habrán de probar los individuos del mismo que no pertenezcan al facultativo de Obras públicas y las funciones que unos y otros hayan de desempeñar.

Véanse los arts. 60 á 70 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, inserto á continuación de la ley general de Ferrocarriles.

Legislación supletoria.—La Real orden de 15 de Abril de 1905 dispone que del Negociado de Explotación de ferrocarriles del Ministerio de Agricultura y Obras públicas (hoy Ministerio de Fomento) se segreguen los asuntos de carácter administrativo, creando con ellos otro nuevo, que se denominará Negociado del tráfico de ferrocarriles, el cual entenderá de la compilación de tarifas, contrato de transporte, estadística, legislación de ferrocarriles, cuadros de marcha de trenes, retrasos, servicio sanitario, combinación de servicios, proyectos de ferrocarriles, etc.

CAPÍTULO X

DE LOS FERROCARRILES DESTINADOS AL USO PARTICULAR

Art. 62. Los ferrocarriles destinados á la explotación de una industria ó á uso particular, podrán ejecutarse sin más restricciones que aquellas que impongan los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupe ni afecte el dominio público, ni para su construcción se exija la expropiación forzosa.

Las facilidades que concede este artículo á los ferrocarriles de uso particular están ajustadas á derecho y á razón. La propagación de los ferroca-

rriles, considerada como la grande esperanza de nuestra nación, la que haría cambiar su faz completamente, elevando la riqueza nacional á la altura que necesita y merece llegar, merced á la posibilidad de transportar los productos con reducciones tan grandes que pudieran alcanzar el 1,15 del costo y del tiempo, exige como consecuencia inmediata, sin la cual aquélla no tendría efecto, la rápida y numerosa construcción de ferrocarriles de uso particular para la explotación de industrias, minas, etc., que permitan el trabajo del hombre con mayores condiciones de soltura y libre de la penosidad con que generalmente se ejecuta en ciertos ramos de la producción; aparte de la ventaja que supone aproximar los frutos, minerales y demás elementos á las grandes poblaciones, mediante la reunión á las líneas férreas de interés general.

Véase el art. 71 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 63. No podrá concederse la expropiación forzosa para la construcción de un ferrocarril de los incluídos en el artículo anterior, ni la ocupación de terrenos del Estado, pero sí los del dominio público, con arreglo á la ley general de Obras públicas.

Si el artículo que sigue no fuera una excepción expresa é indispensable del presente, pediríamos sin vacilar la anulación del que anotamos, por opuesto á los intereses nacionales del país. Véase la nota al artículo siguiente, los arts. 72 y 73 del reglamento de 1878 y los 94 á 99 de la ley general de Obras públicas, insertos en el *Apéndice tercero* de este libro.

Jurisprudencia.—La declaración de ser los terrenos que atraviesa la línea de un tranvía, de dominio público, no produce perjuicio alguno al Ayuntamiento interesado, porque no le priva de los derechos que con arreglo á las leyes pueda tener so-

bre ellos, ni tiene otro alcance que el de declarar que su uso es público ó general; circunstancia que, con arreglo á los arts. 63 y 66 de la ley de Ferrocarriles y al 72 del reglamento, bastaba para que la concesión fuera otorgada por el Ministerio de Fomento si había de adquirir validez legal. (S. de 17 de Junio de 1890.)

Art. 64. Cuando los ferrocarriles destinados á la explotación de una industria ó á un uso particular, fuesen de tal importancia que alcanzasen á prestar un servicio público, podrá concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley y el derecho á la expropiación forzosa.

Este artículo dispone completamente lo contrario que el anterior, por lo que bien pudo suprimirse el 63, toda vez que prohibe de modo imperativo la concesión de la expropiación forzosa ni la ocupación de terrenos del Estado para la construcción de ferrocarriles particulares, sin tener en cuenta la importancia de estas líneas férreas, ni la utilidad que generalmente prestan.

A pesar de haber estudiado con detenimiento y fijeza la doctrina sustentada por los artículos 63 y 64 de la ley general de ferrocarriles, no hemos podido descubrir las razones que tuvo el legislador para redactar ambos preceptos tan opuestos, cuando con el segundo, sencillamente modificado, pudo señalar de modo perfecto su pensamiento, que no debía ser otro que dar facilidades á la construcción de ferrocarriles de uso particular ó industrial, mucho más si llegaban á prestar un servicio público, y no impedir su desarrollo como naturalmente se desprende al leer sólo el primero de los citados artículos.

Y no podía ser de otra manera; los ferrocarriles de que ahora tratamos suponen un doble objeto á cual más importante: en primer término, consienten explotaciones industriales que de otra forma quizá difícilmente se efectuarían; en segundo lu-

gar, acortan aún más que las líneas férreas generales las distancias entre determinados centros productores y los puertos marítimos; por eso, dificultar su extensión, sería lamentable y con exceso perjudicial para el país. Tómense todas las medidas necesarias para que se justifique plenamente el interés público que han de satisfacer, pero en manera alguna niéguese el derecho á la expropiación forzosa ó la ocupación de terrenos del Estado, cuando las necesidades de la obra lo requieran.

Véanse los artículos 72 á 77 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 65. Una vez hecha la concesión de que tratan los artículos anteriores, el particular ó Compañía que la obtenga podrá construir el ferrocarril y servirse de él en los términos que estime conveniente, sin más intervención por parte del Gobierno, que aquélla que se refiera á las condiciones de seguridad, de policía y buen régimen de las cosas de dominio público.

Lo complementa el art. 73 del reglamento.

Art. 66. Los particulares ó Compañías que pretendan construir y explotar un ferrocarril de los comprendidos en los artículos que preceden, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, acompañada del proyecto.

Es el mismo requisito que exige el art. 26 de la propia ley de Ferrocarriles, para las concesiones de líneas declaradas de interés general.

Véanse los artículos 72, 75 y 76 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, y la sentencia de 17 de Junio de 1890 en la nota al art. 63 de la presente ley.

Art. 67. El Ministerio de Fomento pedirá, para ilustrar su juicio, los informes que crea convenien-

tes, siendo siempre requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo de la Junta consultiva del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Aparte de otras formalidades innecesarias en el caso que nos ocupa, requiere este artículo los mismos informes y el propio dictamen que el 28 reclama para los ferrocarriles de servicio general.

Véanse los artículos 73, 76 y 77 del reglamento citado en los artículos anteriores.

En los ferrocarriles destinados al uso particular, bien pudo el legislador suprimir la mayoría de las informaciones exigidas durante su tramitación, de igual modo que si se tratara de una línea de interés general, pues con dichos informes, que sin fundamento razonable aumentan de día en día, no se hace más que entorpecer la acción particular, que en casi ningún supuesto perjudica al Estado ni menos al público, sin obtener beneficios positivos en provecho de la Administración. El largo expedienteo en todos los ferrocarriles y tranvías y las muchas informaciones en el período de su tramitación, son los principales defectos que, á nuestro entender, contiene la vigente legislación de ferrocarriles.

Art. 68. Estos ferrocarriles serán concedidos por el Gobierno por noventa y nueve años cuando se pida la ocupación del dominio público, á no ser que otra cosa se establezca en una ley *especial* (1).

Serán objeto de una ley cuando se solicite la declaración de utilidad pública.

Se complementa con el art. 77 del reglamento, y no ofrece ninguna novedad, pues acepta el mismo período de tiempo para la explotación de los ferro-

(1) La *Colección Legislativa* no contiene la palabra *especial*, que sólo se expresa en la *Gaceta*.

carriles de uso particular, que el señalado en el artículo 22 de esta misma ley para las concesiones de líneas de servicio general; con la única variante, de agregar este artículo las palabras *cuando más,* lo cual parece indicar que pudiera otorgarse la concesión por menos tiempo, mientras que en el presente precepto, suprimida aquella expresión, se observa más claramente que el período será de noventa y nueve años en todo caso.

CAPÍTULO XI

DE LOS TRANVÍAS

Art. 69. Se designan bajo la denominación de tranvías para los efectos de esta ley los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas.

Véase la ley de 16 de Julio de 1864, dictada para la concesión de los ferrocarriles servidos con fuerza animal, en la *Sección C)* de la primera parte de esta obra.

Distintas son las observaciones que exige el capítulo XI de la ley de 1877 en general, y el artículo que anotamos en particular. En primer término, la ley anterior de 1855 no contenía un sólo precepto dedicado á los tranvías, por la sencilla razón de ser desconocidos todavía en aquella época en España, lo cual indica que todo el capítulo citado es completamente nuevo y sin precedente en la legislación española, toda vez que la ley de 1864 está reducida á estudiar los tranvías con motor animal, de modo exclusivo. En segundo lugar, consideramos, con relación al artículo comentado, pues éste no lo expresa con suficiente claridad, que se incluyen en las vías públicas, las calles de las poblaciones, las carreteras, y los caminos públicos del Estado, provinciales y municipales.

Aparte de que la definición que el artículo ofrece de los tranvías, no es ni mucho menos completa y expresiva en su afán indudablemente de reducir los términos del concepto, el nuevo modo de ser

de esta especie de ferrocarriles, en la mayoría de los cuales se va sustituyendo paulatinamente el motor de sangre por el vapor y de forma más principal por el eléctrico, hace que sean insuficientes las disposiciones contenidas en la ley respecto de los mismos, y que sea preciso, por consecuencia, formular nuevos preceptos detallados y fundamentales, tanto con relación á las nuevas líneas de tranvías que con motores mecánicos se soliciten, como relativamente á las transformaciones que en el sistema de tracción realicen las explotadas en la actualidad.

Art. 70. La aprobación de los proyectos de tranvías que hayan de ocupar carreteras del Estado ó provinciales, corresponde al Ministerio de Fomento.

Será igualmente de la competencia del Ministerio de Fomento, previo expediente instruído conforme á la ley Provincial y Municipal, la aprobación de los proyectos de tranvías cuyo desarrollo exija la ocupación simultánea de carreteras del Estado ó de las provincias y de caminos municipales ó vías urbanas.

En dos grupos comprenden los artículos 70, 71 y 72 de la ley general de ferrocarriles, la aprobación de los proyectos de tranvías: en el primero, cuya aceptación corresponde al Ministerio de Fomento, se incluyen los que hayan de ocupar carreteras del Estado ó provinciales, los que exijan ocupación simultánea de carreteras del Estado, de las provincias, de caminos municipales y de vías urbanas, y todos los que la tracción haya de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal. En el segundo, cuya aprobación pertenece á los Gobernadores civiles, se reunen los tranvías establecidos sobre caminos municipales.

Consúltese el art. 79 del Reglamento de 1878.

Jurisprudencia.—Es de la facultad discrecional del Ministerio de Agricultura y Obras públicas

(hoy de Fomento) atendido el texto de la ley y Reglamento de ferrocarriles, el apreciar si debe ó no aducirse competencia con otro ya presentado, un proyecto de tranvía; puesto que no se establece en ellos precepto ni regla alguna á que haya de sujetarse tal apreciación (S de 22 de Diciembre de 1903).

Art. 71. Cuando los tranvías hayan de establecerse sobre caminos municipales, la aprobación de sus proyectos será de cargo de los Gobernadores civiles, los cuales, para concederla, habrán de oir á los Ingenieros Jefes de caminos de las provincias.

Parece perfectamente lógico que los Gobernadores civiles antes de proceder á la aprobación de un proyecto de tranvía, oigan a los Ingenieros de Caminos, provinciales, que ejerzan la jefatura, para con su dictamen obrar en definitiva.

Véase la Real orden de 13 de Mayo de 1892 en las notas al art. 75 de esta ley; y el art. 80 del reglamento.

Art. 72. En todos los casos, cuando la tracción haya de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación de los proyectos de tranvías.

Complementan este artículo los 79 y 97 del reglamento.

Legislación supletoria.—La ley de 14 de Agosto de 1895, dispone: «Artículo único. En ningún caso podrá establecerse el cambio de motor animal en un tranvía por otro motor diferente sin previa autorización dada por el Ministerio de Fomento, y éste no podrá otorgarla sino al particular ó Compañía que someta su concesión á las condiciones prescritas en la ley especial de 16 de Julio de 1864, y en su caso, á la de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.» El Real decreto de 15 de Diciembre de

1899, determina que en las concesiones y obras de tranvías eléctricos, ó de otro motor distinto del animal, así como en las autorizaciones para cambiar este motor por otro mecánico, corresponde exclusivamente al Ministro de Fomento ó sus delegados la resolución de cuantas cuestiones se susciten con ocasión de las mismas, no teniendo las Corporaciones provinciales y municipales á quienes interesen otra facultad que la meramente inspectora.

Jurisprudencia.—La Real orden que autoriza el cambio de tracción animal con que el tranvía fué concedido por el motor eléctrico, no otorga nueva concesión á la Empresa, correspondiendo exclusivamente al Ministerio de Fomento la autorización, sin que proceda otra intervención por parte del Ayuntamiento respectivo que la meramente inspectora. El Ministerio de Fomento es incompetente para resolver acerca de los arbitrios municipales que puedan exigir los Ayuntamientos á las Empresas de tranvías por el uso de la vía pública (S. 21 de Marzo de 1901). Los textos legales y una jurisprudencia constante reconocen en el Ministerio de Fomento la competencia exclusiva para aprobar los proyectos y otorgar las concesiones de tranvías eléctricos y para autorizar motor de esta clase en sustitución de la fuerza animal (S. 30 de Enero de 1906).

Art. 73. La concesión de los tranvías corresponde al Ministro de Fomento cuando las obras hayan de ocupar carreteras del Estado de dos ó más provincias, ó simultáneamente carreteras del Estado y vías de las provincias ó Municipios, previo expediente instruído según las leyes Provincial y Municipal en los dos últimos casos.

Los arts. 73, 74 y 75 clasifican las concesiones de tranvías en tres grupos: uno primero, cuando las obras ocupen carreteras del Estado, de dos ó más provincias, ó simultáneamente carreteras del Es-

tado y vías de las provincias ó Municipios, en cuyo supuesto otorga la concesión el Ministro de Fomento; otro segundo, cuando los tranvías se establezcan sobre carreteras que estén á cargo de una sola provincia ó sobre caminos vecinales de dos ó más Municipios, en cuyo caso corresponde la concesión á la Diputación provincial; y otro tercero, cuando los tranvías ocupen caminos pertenecientes á un solo Municipio, en que compete la concesión á los Ayuntamientos.

Complementan la disposición de este artículo los 81 al 93 del reglamento.

Art. 74. Cuando los tranvías hayan de establecerse sobre carreteras que estén exclusivamente á cargo de una sola provincia ó sobre caminos vecinales de dos ó más Municipios, la concesión corresponde á la Diputación provincial.

Véanse el art. 74 de la ley Provincial de 29 de Agosto de 1882 y los 99, 100, 106 y 107 del reglamento de 1878, que complementan el presente.

Art. 75. Dicha concesión compete á los Ayuntamientos cuando los tranvías ocupen caminos que estén á cargo de un solo Municipio. Cuando sean puramente urbanos habrá de preceder la aprobación del Ministerio de la Gobernación.

La intervención del Ministerio de la Gobernación en la aprobación de los tranvías urbanos, es una novedad que se justifica únicamente por el hecho de ser el superior jerárquico de los Ayuntamientos; pero nada más que por esto.

Véase el art. 104 del reglamento.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 13 de Mayo de 1892, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, se dispone: «1.º Que la aprobación de los proyectos de tranvías puramente urbanos ó que hayan de establecerse en caminos municipa-

les, es de incumbencia de los Gobernadores civiles 2. Que respecto de los tranvías urbanos, una vez aprobado el proyecto por el Gobernador y acordadas por el Ayuntamiento las bases de la concesión. debe elevarse el expediente al Ministerio para que éste, examinando el plano aprobado y las condiciones acordadas, autorice al Ayuntamiento en conformidad al art. 75 de la ley de Ferrocarriles para efectuar la subasta y hacer la concesión.»

Jurisprudencia.—La facultad que el art. 75 de la ley de Ferrocarriles concede al Ministro de la Gobernación, y que desarrolla la Real orden de 9 de Mayo (debe ser 13 de Mayo) de 1892, no se halla establecida con limitación alguna que la regule, sino con evidente amplitud para que el Ministro pueda aprobar ó desaprobar los proyectos, y otorgar ó no autorizar al Ayuntamiento para efectuar las concesiones de un modo previamente discrecional. (A. de 19 de Junio de 1896).—La autorización para que los tranvías motores puedan llevar á remolque otros coches, es de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos. (S. 7 de Marzo de 19.5).

Art. 76. Las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años, y serán objeto de subasta, que versará sobre el tipo de las tarifas máximas ó sobre el plazo de la concesión.

Complementan este artículo los 93 y 96 del reglamento.

Reputan algunos escritores demasiado corto el plazo de sesenta años que la ley señala para las concesiones de tranvías, prefiriendo el de noventa y nueve que la misma concede para las de ferrocarriles, con el objeto de establecer—dicen—una perfecta igualdad entre ambas líneas dentro de la legislación nacional; sin tener en cuenta que los gastos de construcción de unas y otras vías son desiguales enormemente, y que siempre parecerá más justo y equitativo otorgar un período más extenso á los ferrocarriles propiamente dichos, que

al fin y al cabo satisfacen un interés general, mientras que los tranvías se reducen en la mayoría de los casos á cumplimentar la comodidad de los residentes en una población, término municipal ó provincia cuando más.

Art. 77. En el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la presente ley, se consignarán las condiciones generales á que deberán sujetarse los tranvías, tanto en lo relativo á sus condiciones técnicas como á la tramitación que haya de darse á los expedientes de su concesión.

Véanse los arts. 78 á 121 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, que desenvuelven la materia mencionada en el artículo de la ley.

Art. 78. En el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tranvía, se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales á que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación.

Confirma este precepto, con relación á los tranvías, la doctrina sustentada por la ley respecto á los ferrocarriles de servicio general.

Disposiciones generales.

Art. 79. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad á su publicación y con arreglo á la legislación entonces vigente.

Este artículo respeta, como no podía menos de hacer, los derechos adquiridos por las Empresas ferroviarias fundadas al amparo de la ley de 3 de Junio de 1855.

Art. 80. Quedan derogadas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas que estén en oposición con la presente ley.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.—YO EL REY.—El Ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano.*

II

Reglamento para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles, aprobado por R. D. de 24 de Mayo de 1878.

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, oído el Consejo de Estado en pleno y de acuerdo con el de Ministros,

Vengo en aprobar el adjunto reglamento para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Dado en Palacio á 24 de Mayo de 1878. — ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano.* (R. D. de 24 de Mayo de 1878; *Gaceta* del 27.)

CAPÍTULO PRIMERO

DE LAS FORMALIDADES NECESARIAS PARA LA DECLARACIÓN DE SERVICIO GENERAL EN FAVOR DE UNA LÍNEA DE FERROCARRIL NO COMPRENDIDA EN EL PLAN DEL ESTADO

Artículo 1.° Determinadas por el art. 4.° de la ley de Ferrocarriles las líneas de servicio general que constituyen el plan de esta clase de obras, para introducir en el mencionado plan cualquiera variación habrá que sujetarse á las formalidades que previene la citada ley y á las prescripciones del presente reglamento.

Véanse los arts. 4.°, 5.°, 6.° y 28 de la ley de Ferrocarriles.

Art. 2.° Cuando se considere necesario ó conveniente agregar al plan una línea de ferrocarril, deberá formarse ante todo un proyecto de la misma, con arreglo á lo que prescribe para estos casos el artículo 9.° del Reglamento de 6 de Julio de 1877 para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Este anteproyecto deberá constar de los documentos siguientes:

1.° Memoria explicativa en que se haga la descripción general de las obras y se justifique la conveniencia del trazado y la utilidad del ferrocarril cuya ejecución ha de reportar interés general.

2.° Un plano general y un perfil longitudinal que hagan ver la dirección que ha de seguir el trazado, y demuestren que existe la posibilidad de su

realización dentro de las condiciones técnicas aceptables en esta clase de vías.

3.º Un avance lo más aproximado posible del coste del ferrocarril, incluso el del material móvil que fuese necesario para su explotación.

4.º Los principales elementos de la tarifa de precios de peaje y transporte que habrían de adoptarse para la explotación de la obra.

Y 5.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por la vía que se trata de ejecutar para poder juzgar de las utilidades que reportaría su ejecución.

Los anteproyectos deberán redactarse con sujeción á las instrucciones vigentes ó á las que dicte con este objeto la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas.

Como no podía menos de suceder, el reglamento para la ejecución de la ley general de ferrocarriles, deja á salvo la posibilidad de que fuera conveniente la agregación de una línea nueva al plan detallado en el art. 4.º de aquella disposición legislativa; determinando en su art. 2.º, los documentos que ha de comprender el anteproyecto para tal fin, que ciertamente no peca de falta de minuciosidad. Este anteproyecto deberá formarse con arreglo á lo que dispone el art. 9.º del reglamento de Obras públicas de 6 de Julio de 1877, que dice así: «Cuando se trate de una obra no comprendida en los planes del Estado y cuya ejecución sea sin embargo, conveniente á juicio del Gobierno, el Ministro de Fomento ordenará que por los Ingenieros se forme un anteproyecto de dicha obra. Este anteproyecto se redactará con arreglo á las instrucciones que se fijen en cada caso, debiendo siempre constar de una memoria y planos que den clara idea de la obra y sus principales circunstancias, con un avance de su coste. Si la obra afectare á

más de dos provincias, se tendrán presentes en la redacción del anteproyecto las reglas prefijadas en el art. 5.º acerca de los puntos de enlace, y se sacarán tantas copias del citado anteproyecto cuantas sean las provincias interesadas.»

Legislación supletoria.—Cuando se trate de ferrocarriles para cuencas carboníferas, además de los documentos que exige el reglamento, deberá acompañarse, según el art. 2.º de la ley de 20 de Julio de 1862, una Memoria facultativa sobre la extensión de la cuenca ó criaderos del mineral, y la cantidad y calidad de los carbones, y su coste en los principales puntos de consumo, y el informe de la Junta superior facultativa de minas sobre la misma Memoria.

Art. 3.º Cuando la iniciativa para la inclusión de una línea en el plan parta del Gobierno, el Ministro de Fomento ordenará que el anteproyecto á que se refiere el artículo anterior sea redactado por el Ingeniero ó Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que al efecto se designe, debiendo dictarse por la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas las instrucciones especiales que se creyeren del caso.

La iniciativa expresada podrá partir asimismo de un Ayuntamiento, Diputación provincial ó cualesquiera otras Corporaciones oficiales, y también de particulares ó Empresas á quienes interese la ejecución de la línea, según se previene en el art. 28 de la ley. En este caso, las Corporaciones ó particulares interesados deberán presentar al Ministro de Fomento una solicitud á la que acompañarán el anteproyecto y documentos á que se refiere el artículo anterior.

En todos los casos en que se solicite la declara-

ción de servicio general, se publicará la petición en la *Gaceta* y *Boletines oficiales* de las provincias correspondientes, concediendo el plazo de un mes para la presentación por otras Corporaciones, particulares ó Empresas que solicitaren á su favor igual declaración. Los que quisieren hacer uso de este derecho habrán de presentar dentro del plazo marcado su solicitud, acompañando el anteproyecto correspondiente para que pueda procederse á lo que previene el art. 29.

Véanse los artículos 28 y 29 de la ley general de ferrocarriles, y téngase en cuenta que hoy la Dirección de Obras públicas, Comercio y Minas, de que se habla en el primer párrafo de este artículo y en el último del anterior, lleva por título «Dirección de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas».

El presente precepto demuestra un espíritu amplio al otorgar la iniciativa para pedir la inclusión de una línea férrea en el plan general, no sólo al Gobierno, á los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales, sino también á los particulares y Corporaciones á quienes interese la ejecución del ferrocarril, confirmando de esta forma la disposición del art. 28 de la ley que inicia el mismo criterio.

El concurso que regula el último párrafo del artículo, mediante la publicación en la *Gaceta* y *Boletines oficiales*, de la petición del ferrocarril de servicio general, es muy eficaz, y desde luego conveniente, pues evita el favoritismo y los perjuicios que pudiera acarrear la declaración hecha á favor de un particular ó Corporación, que no por ser el que primeramente hubiera solitado aquélla, sería el que realizara la obra en mejores condiciones para el Estado y para el público.

Art. 4.° El anteproyecto ó anteproyectos admitidos se someterán á la información que prescribe

el art. 28 de la ley á que este Reglamento se refiere, y el 10 del Reglamento para la ejecución de la de Obras públicas.

Cumplida esta formalidad, se pasará el expediente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos para que informe, así acerca de la parte técnica de la obra, como respecto á la conveniencia de la declaración de servicio general, y sobre cuál de las solicitudes deba ser preferida.

Véase el art. 28 de la ley general de Ferrocarriles.

El art. 10 del reglamento de Obras públicas dispone lo siguiente: «El anteproyecto se someterá á una información sobre la conveniencia ó necesidad de la ejecución de la obra. En ella se oirá: 1.°, á todos aquellos particulares á quienes pueda interesar la obra, á cuyo efecto se tendrá de manifiesto en la Secretaría del Gobierno civil por un plazo que se anunciará en los *Boletines oficiales* de las provincias respectivas, y que no deberá bajar de treinta días; 2.°, á los Ayuntamientos y Diputaciones de las localidades y provincias á que afecte la obra; 3.°, á las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio de las mismas provincias; 4.°, á las Autoridades militares, á las del ramo de Marina y á las Juntas provinciales de Sanidad en los casos especiales en que proceda, por exigirlo así la naturaleza de la obra; 5.°, á los Ingenieros encargados del servicio y á los respectivos Jefes de las provincias, para que expongan lo que se les ofrezca sobre las reclamaciones que hubiesen presentado en la información.—Dicha información será tramitada dentro de cada provincia por el Gobernador correspondiente, el cual remitirá el expediente al Ministro de Fomento con su propio dictamen.—Todos los expresados documentos se pasarán á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, para que emita el informe correspondiente.»

Art. 5.º En vista del resultado de los trámites señalados en los artículos anteriores, el Ministro de Fomento decidirá sobre la conveniencia de la declaración solicitada y sobre el anteproyecto que deba ser preferido. Si la decisión fuere negativa, se considerará terminado el expediente sin más trámites, devolviéndose en su caso el anteproyecto ó anteproyectos á las Corporaciones ó particulares que los hubieren presentado. Si la decisión fuere favorable, el Ministro de Fomento llevará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, acompañado de todos los documentos relativos á la información, y el anteproyecto que hubiese merecido la preferencia.

Promulgada la ley, quedará la línea declarada de servicio general, siendo incluída en el plan general de ferrocarriles de esta clase, y considerada como de utilidad pública para los efectos de la ley de Expropiación, todo con arreglo á los arts. 5.º, 6.º y 7.º de la ley especial de Ferrocarriles.

Véanse los artículos citados de la ley de Ferrocarriles.

Art. 6.º Cuando se solicitare la declaración de servicio general en favor de una línea destinada á la explotación de cuencas carboníferas ó ferruginosas, se seguirán los trámites marcados en los artículos del 2.º al 5.º del presente reglamento; pero á la información de que trata el 4.º, deberá agregarse otra pericial, en que se oiga, acerca de la importancia de dichas cuencas mineras, á los Ingenieros del ramo y á la Junta superior facultativa

del mismo, según lo dispuesto en el art. 8.º de la ley.

Análogo procedimiento se seguirá siempre que se trate de ramales á centros industriales de importancia, oyendo en estos casos á las Diputaciones y Juntas de Agricultura de las provincias interesadas y al Consejo de Agricultura, Industria y Comercio.

Véase el art. 8.º de la ley de 1877.

El presente precepto amplía la facultad de solicitar la declaración de servicio general para los ferrocarriles ó centros industriales de importancia, que la ley general, por olvido ó por no querer detallar más sobre la materia, no menciona en su artículo referente al asunto, dejando un vacío que era preciso llenar dada la importancia que supone el desarrollo de la industria en nuestro país, la cual debe tratarse de mejorar, facilitándola los medios, de todas suertes.

Un defecto encontramos, no obstante, en el artículo, que después de todo no es más que consecuencia del sistema seguido por la ley de Ferrocarriles en todo su procedimiento: hacer referencia á la variedad de informaciones que se exigen para la expresada declaración de servicio general, que en muchos casos dificultarán la realización de la obra y en todos la dilatarán quizá por tiempo indefinido. Si se quiere garantizar por completo la importancia de la petición de una línea industrial, bien están los informes de las Diputaciones provinciales, ó mejor, los de las Juntas de Agricultura de las provincias interesadas, pero solamente uno de ellos; que no cabe sean abusivas, desde el instante que el Consejo de Agricultura, Industria y Comercio ha de conocerlos y resolver sobre los mismos en último término. Lo mismo pensamos de las vías férreas destinadas á la explotación de cuencas carboníferas ó ferruginosas; con que se escuchara el parecer técnico del Ingeniero Jefe del ramo de Minas de la provincia respectiva y el de la Junta superior facultativa, bastaba para que el

Ministro de Fomento tuviera exactos y suficientes antecedentes, con cuyo conocimiento resolvería justamente acerca de la conveniencia ó dificultades de la declaración. Todo esto, aparte de fijar un plazo mayor ó menor para las informaciones, á fin de evitar dilatorias perjudiciales ó negligencia en el cumplimiento del deber.

CAPÍTULO II

DE LA EJECUCIÓN DE FERROCARRILES POR CUENTA DEL ESTADO

Art. 7.° Siempre que por el Gobierno se considere necesario ó conveniente proceder á la ejecución de un ferrocarril declarado de servicio general, con fondos del Estado y por los métodos de Administración ó contrata ordinaria, el Ministro de Fomento designará el Ingeniero ó Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que ha de hacer los estudios correspondientes, según se prescribe en el art. 57 de la ley de Ferrocarriles.

El Ingeniero ó Comisión designados al efecto deberán, ante todo, formar el presupuesto de los gastos que ocasionaren los estudios, á tenor de lo prescrito en el art. 4.° del reglamento para la ejecución de la ley de Obras públicas, observándose lo determinado en el mismo artículo respecto de la aprobación de presupuesto.

Véanse los artículos 57 de la ley general de Ferrocarriles y los 9.° y 10 de la misma disposición legislativa. El art. 4.° del reglamento para la ejecución de la ley de Obras públicas, dispone lo siguiente: «Cuando se haya de proceder al estudio de alguna obra, se dará por la Dirección general de Obras públicas la orden correspondiente al In-

geniero Jefe de la provincia respectiva. Dicho Ingeniero formará el presupuesto de los gastos que podrá ocasionar el estudio y los remitirá á la aprobación superior. Esta aprobación corresponde al Director general cuando su importe no exceda de 5.000 pesetas, y al Ministro de Fomento en los demás casos.»

Art. 8.º Los documentos de que deberá constar todo proyecto de ferrocarril que mande formar el Gobierno, serán los designados en el art. 6.º del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

1.ª La Memoria comprenderá la descripción del trazado y la de las obras de mayor importancia, el número, clase y situación de las estaciones y los estados de alineaciones y rasantes, con expresión de los radios de las curvas en las primeras.

2.ª El plano general y el perfil longitudinal de toda la línea, así como los planos y perfiles por trozos; y en los correspondientes á las obras de fábrica que comprenda el proyecto se incluirán todos los detalles y acotaciones necesarios para dar completa idea del trazado.

3.ª En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras, y se detallarán los requisitos á que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente á su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.ª El presupuesto contendrá los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demas datos necesarios para dar á conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo á los formularios que rigen para la formación de los proyectos de ferrocarriles, ó á los que en lo sucesivo se prescriban, así como á las reglas generales de servicio é instrucciones especiales que tenga por conveniente dictar la Dirección general de Obras públicas, Comerçio y Minas.

El art. 6.º del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas de 6 de Julio de 1877, determina los documentos referidos de la forma que sigue: «Todo proyecto deberá constar de los documentos siguientes: 1.º Memoria explicativa. 2.º Planos. 3.º Pliego de condiciones facultativas. 4.º Presupuesto. Este último documento comprenderá, además del coste de las obras, las partidas que se consideren necesarias para las expropiaciones, y los agotamientos que exijan las fundaciones de obras hidráulicas, así como todos los demás accesorios de la obra, con objeto de tener idea de su coste total. Cuando la obra proyectada pueda ser objeto de explotación ó retribuída, se acompañará la tarifa de los arbitrios que hayan de establecerse para su uso y aprovechamiento, y las bases que se propongan para la aplicación de la expresada tarifa, así como el cálculo de utilidades probables de la empresa. Los proyectos de las obras se ajustarán á lo prevenido en los formularios que rijan en la época de su formación, así como á las reglas generales del servicio y á las instrucciones especiales que en cada caso tenga por conveniente dictar la Dirección general.»

Consúltese el art. 25 de la ley, y la circular de 18 de Septiembre de 1890, que determina las condiciones de consistencia y conservación de las copias de planos y dibujos de proyectos de ferrocarriles.

Art. 9.º A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.° Una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril fuere necesario.

2.° La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, con una instrucción en que se dicten las correspondientes reglas para la aplicación de la tarifa.

3.° Datos estadísticos acerca del movimiento que probablemente tendrá lugar por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la tarifa, las utilidades que pueda reportar la ejecución de la obra.

Para la redacción de estos documentos se tendrá también en cuenta lo que prescriban las instrucciones vigentes, ó las que en lo sucesivo se dicten al efecto por la Dirección general del ramo.

Acompañará además al proyecto el pliego de condiciones particulares y económicas á que se refiere el núm. 3.° del art. 17 del reglamento de 6 de Julio de 1877, y que deberá contener todas las prescripciones que allí se consignan.

Véase el art. 25 de la ley general de Ferrocarriles.

El núm. 3.° del art. 17 del reglamento de 6 de Julio de 1877, dice así: «Las condiciones particulares y económicas que para cada caso establezca la Dirección general de Obras públicas, y en las cuales se harán constar precisamente, además de las cláusulas especiales que exija la naturaleza de cada contrato, la fianza que habrá de exigirse al contratista para responder del cumplimiento de sus obligaciones, las épocas, forma y puntos en que habrán de verificarse los pagos, las fechas en que deberá darse principio y fin á los trabajos, y el plazo de garantía durante el cual el contratista ha

de responder de la solidez y estabilidad de las obras ejecutadas.»

Art. 10. En el caso de que las provincias ó pueblos interesados en la ejecución de un ferrocarril se comprometiesen á auxiliar al Estado compartiendo con él los gastos de la construcción, se agregarán al expediente las actas en que consten formalmente los compromisos contraídos por dichas Corporaciones, con especificación de los auxilios ofrecidos por ellas y de los plazos en que hayan de ser entregados al Gobierno.

Consúltense los arts. 13 y 25 de la ley general de Ferrocarriles.

Bien nos parece que sean voluntarios y no obligatorios los auxilios que al Estado entreguen las Diputaciones provinciales ó Ayuntamientos interesados en la ejecución de un ferrocarril, realizado por cuenta de aquél.

Art. 11. El Ministro de Fomento podrá someter á informe de las Corporaciones que estime competentes, el proyecto y documentos á que se refieren los anteriores artículos; pero á condición de oír siempre y en todos los casos á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Cumplidas estas formalidades, podrá recaer sobre el proyecto la aprobación superior.

No estaría demás que, en todo caso, también informaran, ó las Diputuciones provinciales respectivas ó las Juntas de Agricultura de las provincias interesadas; estas Corporaciones son indudablemente las que mejores datos podrán suministrar respecto del proyecto y ventajas de la obra.

Art. 12. Aprobado el proyecto de un ferrocarril, se presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley pidiendo autorización para la ejecución de la línea, según se prescribe en el art. 10 de la ley de 23 de Noviembre de 1877; obtenida dicha autorización legislativa, y habiendo fondos consignados al efecto, se procederá á la construcción de la línea con arreglo al proyecto y condiciones facultativas y económicas anejas al mismo, y con sujeción á lo prescrito en los artículos del 14 al 17 del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas; quedando en su caso los pueblos y provincias interesados en la obligación de satisfacer al Estado los auxilios que hubieren ofrecido.

Véanse los artículos 10 y 13 de la ley general de Ferrocarriles.

Los artículos 14 al 17 del reglamento de Obras públicas disponen, que el Ministro de Fomento decidirá el método que haya de seguirse en la ejecución de una obra pública de cargo del Estado, previos los dictámenes del Ingeniero que hubiere redactado el proyecto, del Jefe de la provincia ó servicio correspondiente, y de la Junta consultiva; que si la obra se hubiese de ejecutar por el método de administración será dirigida por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; que si la obra hubiere de llevarse á cabo por el método de contrata, corresponde á los Ingenieros del Estado vigilar su construcción, hacer las recepciones provisionales y definitivas y practicar la valoración final; que la licitación pública que debe preceder á la obra por contrata, se celebrará con arreglo á las disposiciones que rigen para la contratación de todos los servicios públicos y los reglamentos dictados al efecto, y que en la ejecución de toda obra pública que se lleve á cabo por el método de contrata regirán las condiciones generales establecidas ó que en adelante se establezcan para todos los contratos

de obras públicas, las facultativas que formen parte del proyecto y las particulares y económicas que para cada caso establezca la Dirección general de Obras públicas.

Art. 13. Terminada la construcción de una línea, el Gobierno, teniendo presente lo que para estos casos previene el art. 27 de la ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877 y el 54 de la de 23 de Noviembre del mismo año, resolverá si la explotación del ferrocarril ha de hacerse por cuenta del Estado ó por contrata.

En este último caso, el contratista percibirá los *arbitrios* con arreglo á las tarifas aprobadas, por el uso y aprovechamiento del ferrocarril durante el tiempo que se estipule, y entregando cada año al Estado una cantidad como compensación de los gastos ocasionados por la construcción de la línea.

Las contratas se verificarán siempre mediante licitación pública, que versará sobre mejora de la anualidad que haya de satisfacerse según lo dispuesto en el párrafo anterior.

Véanse los artículos 54 y 55 de la ley general de Ferrocarriles; y el 27 de la ley general de Obras públicas en el *apéndice tercero*.

Como se observa por la lectura del presente artículo, y principalmente de su párrafo 2.°, el Estado, al construir una línea férrea declarada de servicio general, con fondos de la Administración, no busca desde el primer instante el medio de obtener una ganancia grande, pequeña ni mediana, sino solamente el beneficio de la nación y de sus residentes; por ello no exige al contratista de la explotación del ferrocarril más que una compensación anual de los gastos ocasionados por la construcción del camino de hierro, que sólo al cabo de

los años, cuando aquél se haya resarcido de los mismos totalmente, supondrá una fuente de ingresos muy respetable en beneficio de la Hacienda pública, pues el arrendatario continuará pagando la cantidad estipulada de igual modo que en los períodos anteriores. Además, tal sistema evita que las tarifas tengan que elevarse mucho, como ocurriría en el supuesto de que el Estado deseara cubrir los adelantos efectuados en pocas anualidades.

La licitación pública, como modo de verificar la contrata, es la forma más segura de beneficiar los intereses de la Administración.

Art. 14. Para el arriendo de la explotación de un ferrocarril ejecutado por el Estado regirá el oportuno pliego de condiciones, que será aprobado por el Ministro de Fomento, oyendo previamente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

En dicho documento se consignará:

1.° La anualidad que habrá de satisfacer el contratista y que ha de servir de base á la licitación.

2.° El número de años durante los cuales el contratista ha de disfrutar del percibo de los arbitrios señalados en las tarifas.

3.° El material móvil que haya de emplearse en la explotación, siempre que se estipule que este material ha de ser de cuenta del contratista y no del Estado.

4.° Que la conservación y reparación de las obras de todas clases y del material móvil ha de ser de cuenta del contratista durante los años de la contrata.

5.° Que el contratista tiene la obligación de no interrumpir el servicio, á no ser por caso de fuerza

mayor, y de entregar el camino en buen estado de servicio al término de la contrata; haciéndose igual declaración, si así procediese, respecto al material móvil.

6.º Los casos de rescisión de la contrata y las consecuencias de esta rescisión.

Y 7.º Todas las demás prescripciones que se consideren oportunas, teniendo en cuenta lo prevenido para este caso en el art. 54 del reglamento de 6 de Julio para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas, y lo que marca el art. 28 del mismo reglamento para los casos de concesión.

El art. 54 del reglamento de 6 de Julio de 1877 dispone que, cuando por cuenta del Estado se hubiere ejecutado una obra para cuyo uso y aprovechamiento se hubiesen establecido arbitrios, la explotación se llevará á cabo por contrata; pero que, sin embargo, cuando, previos los trámites prefijados en la ley, se declare la conveniencia de la explotación por cuenta del Estado, dicha explotación se hará por administración y con arreglo á las instrucciones especiales que en cada caso se dictarán por el Ministro de Fomento. Y el art. 28 del mismo cuerpo legal, determina que, en toda concesión, regirán, además de las condiciones facultativas del proyecto, y las que sean aplicables entre las generales, otras particulares entre las cuales figurarán: la designación de la fianza que debe prestar el concesionario, las fechas en que debe éste comenzar las obras y terminarlas, las tarifas de arbitrios, el plazo durante el cual habrá de disfrutar el concesionario del producto de los mismos y los casos de caducidad de la concesión.

CAPÍTULO III

DE LA EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR CONCESIONES Á PARTICULARES Ó COMPAÑÍAS SIN SUBVENCIÓN NI AUXILIO DE FONDOS PÚBLICOS

Art. 15. Las líneas de servicio general cuyos proyectos hubieren sido estudiados por el Gobierno, podrán ser construídas por medio de concesiones á particulares ó Compañías, con arreglo á lo dispuesto en la ley general de Obras públicas y en los capítulos 2.º y 3.º del reglamento para su ejecución, según que se lleven á cabo sin auxilio alguno ó con cualquiera de las subvenciones que determina la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

En la ejecución de un ferrocarril por concesión regirán las condiciones generales establecidas ó que se establecieren en lo sucesivo, las facultativas que formen parte del proyecto, y las particulares y económicas que para cada caso se estipulen.

Serán objeto de las condiciones particulares las indeterminadas en las generales, el arreglo de las cuotas de tarifa, las fechas en que han de comenzarse y terminarse los trabajos, la designación de la fianza que deba prestarse y demás cláusulas especiales que se determinen para el otorgamiento de la concesión.

Véanse los artículos 9.º, 12, 28 y 29 de la ley de Ferrocarriles, y el *apéndice tercero* de esta obra, que comprende las principales disposiciones de la ley general de Obras públicas; y especialmente los capítulos 6.º y 7.º de la misma que se insertan íntegros, por estudiar las *obras ejecutadas por parti-*

culares para las cuales no se pida subvención ni ocupación de dominio público y las obras subvencionadas con fondos públicos, pero que no ocupen dominio público. Los capítulos 2.º y 3.º del reglamento citado en el texto, completan la materia: sus preceptos más importantes se van insertando como notas en el articulado del presente.

Art. 16. El estudio de una línea declarada de servicio general podrá hacerse por particulares ó Compañías, siempre que éstas soliciten y obtengan la autorización superior que requiere al efecto el artículo 58 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

La autorización en su caso se otorgará con las formalidades prevenidas en el art. 59 de la misma ley y el 21 del reglamento de la general de Obras públicas.

Los proyectos que presenten los particulares habrán de constar de los mismos documentos, y redactarse en igual forma que los mencionados en los artículos 8.º y 9.º del presente reglamento para los ferrocarriles construídos por cuenta del Estado.

Véanse los artículos 58 y 59 de la ley general de Ferrocarriles.

El art. 21 del reglamento de Obras públicas, establece las siguientes formalidades: «El particular ó Compañía que desee formar el proyecto acudirá al Ministerio de Fomento solicitando la correspondiente autorización, que podrá concedérsele mediante fianza para responder de los perjuicios que con sus operaciones pueda causar, y cuyo tanto se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las especiales circunstancias del terreno que ha de atravesar. En caso de concederse la autorización, se fijará un plazo para la presentación del proyecto, publicándose la orden en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias

interesadas. El peticionario á quien se conceda la autorización, disfrutará de todas las ventajas que para tales casos señala el art. 57 de la ley (véase en el apéndice tercero), y deberá entregar el proyecto en el Ministerio de Fomento, dentro del término señalado. En caso contrario, se considerará de hecho anulada la autorización concedida, á no ser que el solicitante hubiese pedido y obtenido una prórroga al efecto, la cual sólo se concederá por una vez, desestimándose toda solicitud de segunda prórroga. La fianza se devolverá al peticionario cuando presente el proyecto, previa certificación de haber satisfecho todos los perjuicios que hubiere causado. Cualquier particular ó Compañía podrá estudiar por sí los proyectos de obras comprendidas en los planes del Estado, sin la autorización á que se refiere el art. 57 de la ley general; pero en tal caso no tendrá derecho alguno á las ventajas que en dicho artículo se consignan.»

Art. 17. Los particulares ó Compañías que pretendan la concesión sin subvención de una línea de ferrocarril declarada de servicio general, deberán presentar al Ministerio de Fomento su solicitud acompañada del proyecto completo de la vía, redactado con arreglo á lo dispuesto en el artículo anterior, y del documento que acredite haberse hecho el depósito del 1 por 100 del importe del presupuesto. Presentado el proyecto, se publicará la petición en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de treinta días para la admisión de otras peticiones de concesión que puedan mejorar la solicitada, según lo prescrito en el artículo 64 de la ley general de Obras públicas.

Véase el art. 26 de la ley general de Ferrocarriles. El 64 de la ley de Obras públicas puede consultarse en el *Apéndice tercero* de esta obra.

Art. 18. Si transcurrido el plazo marcado en el artículo anterior no se hubiere presentado ningún nuevo proyecto, se pasará el del peticionario al Ingeniero Jefe de la división correspondiente para que proceda á su confrontación sobre el terreno y para que informe acerca del estudio de la línea. Los gastos de la confrontación serán de cuenta del peticionario, el cual deberá depositar su importe en la Tesorería de provincia, según lo dispuesto en el art. 24 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Devuelto el proyecto por el Ingeniero Jefe, será sometido á la información prescrita en dicho artículo 24, pasándolo después á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, cuyo dictamen deberá referirse, no sólo á la parte técnica del proyecto, sino también al examen de las tarifas propuestas y demás circunstancias que para la concesión deben tenerse presentes, según se indica en el artículo 26 del mencionado reglamento.

Véanse los arts. 28, 29 y 59 de la ley general de Ferrocarriles.

El art. 24 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, dispone que los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta del peticionario, que deberá consignar su importe en la Tesorería de la provincia antes de emprenderse las operaciones. «Se procederá después á una información, que dirigirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y que habrá de recaer sobre la conveniencia de la concesión y sobre las tarifas propuestas para el uso y aprovechamiento de las obras. En esta información serán oídos verbalmente los particulares que se consideren interesados, los cuales

deberán contestar á un interrogatorio que se formulará especialmente para cada caso. Después informarán por escrito las Corporaciones y funcionarios á quienes según la importancia y naturaleza de las obras se crea conveniente consultar, y siendo preciso oir á las Diputaciones provinciales é Ingenieros Jefes de las provincias ó servicios correspondientes.» Según el art. 26 del mismo reglamento, se oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, sobre el proyecto y sobre las tarifas y bases que hubieren sido objeto de la información.

Legislación supletoria.—Por Real decreto de 29 de Enero de 1904, se dispone: Artículo 1.° Las jefaturas de Obras públicas de las respectivas provincias y de la demarcación de Vascongadas y Navarra, se encargarán del despacho de los expedientes de ferrocarriles que se tramiten en los Gobiernos civiles, en la misma forma que lo han venido verificando desde la supresión de las antiguas secciones de Fomento hasta la promulgación del Real decreto de 6 de Noviembre último. Art. 2.° Quedan derogadas las disposiciones que se opongan á lo prescrito en el artículo precedente.» (Este Real decreto derogó el de 6 de Noviembre de 1903.)

Art. 19. Si de la tramitación á que ha de someterse el proyecto resultara ser necesario ó conveniente introducir en él modificaciones, bien en su parte técnica, bien en la económica ó en las condiciones bajo las cuales hubiere de hacerse la concesión, se devolverá el proyecto al peticionario para que haga la reformas oportunas, dentro del plazo que se le señale al efecto, ó para que retire su petición si no le conviniere modificar su proyecto. Cuando el interesado no se conformase con lo que en definitiva se resuelva por la Superioridad sobre los puntos de controversia, se considerará desecha-

do el proyecto, y será devuelto al peticionario con el depósito que hubiese constituído.

Véase el art 18 de la ley de Ferrocarriles.

Consideramos que hubiera sido mucho más conveniente que el reglamento señalara el plazo máximo en el cual había de reformar el peticionario su proyecto.

Art. 20. En el caso á que se refieren los artículos anteriores, es decir, cuando se trate de una petición de concesión sin subvención y para la cual sólo se hubiere presentado una propuesta, dicha concesión se otorgará sin las formalidades de subasta pública; pero siempre por medio de una ley, según previene el art. 27 de la de Ferrocariles. Al efecto, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, acompañado de todos los documentos que se mencionan en el artículo 25 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, y en los correspondientes del presente reglamento.

Véanse los arts. 11, 25 y 27 de la ley general de ferrocarriles, y los 8.º, 9.º y 12 del reglamento para su ejecución.

Jurisprudencia.—Al hacer uso el Ministerio de Agricultura de la autorización que se le dió por una ley, y aprobar, por virtud de ella, el proyecto completo de un ferrocarril, obró dentro de sus facultades discrecionales, como entendió que convenía al mejor servicio público, y, por lo tanto, tal resolución no puede reclamarse en vía contenciosa (S. 9 de Junio de 1905).

Art. 21. Elevado á ley el proyecto á que se refiere el artículo anterior, y constituída la fianza del 3 por 100 del importe del presupuesto en el término

que marca el art. 16 de la ley de Ferrocarriles, se expedirá al interesado ó Empresa que hubiere solicitado la concesión el título correspondiente, elevándose á escritura pública el contrato, incluyendo en ella literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesión, las condiciones particulares y económicas y la tarifa de derechos máximos.

Durante el número de años que determine la ley de concesión, que no excederá de noventa y nueve, el concesionario podrá explotar el camino y disfrutar de los privilegios y exenciones que se consignan en el capítulo IV de la ley de Ferrocarriles, así como del derecho de expropiar con arreglo á las disposiciones vigentes los terrenos y edificios que fueren necesarios para la ejecución de las obras.

Consúltese el art. 16 de la ley general de ferrocarriles, y los 21, 22, 23, 31 y 40 de la misma. El capítulo 4.° de la ley mencionada, á que hace referencia el 21 de su reglamento, trata de los privilegios y exenciones generales que se otorgan á las Empresas concesionarias de ferrocarriles de interés general.

Jurisprudencia.—Para estimar perfecto y consumado en cuanto al fondo y á la forma el contrato de concesión de una línea férrea, no bastan la ley y el título de concesión, sino que además se necesita el otorgamiento de la escritura pública, que por decirlo así, es la forma definitiva de esa relación jurídica, y el verdadero título inscribible (Resolución de 26 de Marzo de 1892).

Art. 22. El concesionario procederá en la ejecución de las obras con arreglo á las condiciones de la concesión y bajo la inspección que corresponde

á los Agentes del Gobierno, según determinan la ley general de Obras públicas y el art. 40 del reglamento de 6 de Julio de 1877.

Desde la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas, previos los dictámenes de los Ingenieros encargados de la inspección y vigilancia de las obras y el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

La fianza del 3 por 100 no será devuelta al concesionario mientras no justifique tener obras hechas por un valor equivalente á la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, según se previene en el art. 17 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Véanse los arts. 17 y 18 de la ley de Ferrocarriles. Consúltese también en el *apéndice tercero* los 52 y siguientes de la ley general de Obras públicas.

El art. 40 del reglamento citado en el texto dispone lo siguiente: «Otorgada una concesión de las comprendidas en este capítulo del reglamento, sin subvención, corresponde á los Ingenieros del Gobierno vigilar la ejecución de las obras, para que se construyan éstas con arreglo á los proyectos aprobados. Asimismo les corresponde proceder á su reconocimiento antes de que la obra se entregue al servicio público, levantando acta de este reconocimiento, que elevarán al Ministro de Fomento; y por último, deberán vigilar la explotación para que ésta se lleve á cabo con arreglo á las cláusulas estipuladas».

Legislación supletoria.—Por Real orden de 29 de Julio de 1891 se dictaron las siguientes reglas: «Primera: Los Ingenieros de Caminos, Canales y

Puertos, afectos al servicio de las Divisiones de ferrocarriles, se comunicarán directamente con las Empresas concesionarias de líneas en construcción, para todo lo que se refiere á la ejecución de las obras y á la vigilancia que deben ejercer, dando cuenta al Ingeniero Jefe de las disposiciones que adopten para el cumplimiento de dicho artículo. Si las Empresas concesionarias no se conformasen con las decisiones del Ingeniero encargado, podrán acudir al Ingeniero Jefe, el cual adoptará las medidas que procedan dentro de sus atribuciones, dando cuenta á la Superioridad, ó en otro caso, propondrá á la misma las que crea deben adoptarse. Iguales derechos y atribuciones tendrán los Ingenieros mecánicos de las Divisiones, para todo lo referente á la inspección del material móvil que debe adquirirse con destino á las líneas en construcción. Las valoraciones de la obra ejecutada, cuando sea necesario conocerlas para los efectos de abono de subvención ú otros cualesquiera, se formarán y autorizarán por los Ingenieros encargados del servicio, con el V.º B.º del Ingeniero Jefe de la División. Segunda. Terminadas las obras en construcción con arreglo á los pliegos de condiciones, lo hará constar así el Ingeniero encargado del servicio en comunicación al Ingeniero Jefe, sin lo cual no deberá éste proceder al reconocimiento definitivo de las obras ni á extender el acta prevenida en el art. 24 del reglamento de 24 de Mayo de 1878. Las actas de reconocimiento en que se declare que puede abrirse la línea á la explotación, serán firmadas por el Ingeniero Jefe y por los Ingenieros encargados, á menos que la Superioridad no haya designado otros Ingenieros para hacer la recepción de la línea. Tercera. Los Ingenieros de Caminos encargados de este servicio en las Divisiones, despacharán por sí todos los asuntos relacionados con los artículos 12, 13, 14, 15, 162, 163, 164 y 165 del reglamento de policía de ferrocarriles, aprobado en 8 de Septiembre de 1878, entendiéndose directamente para ello con los Alcaldes y con los Jueces municipales. Cuarta. Los expresados Ingenieros de Caminos y los mecánicos, evacuarán los infor-

mes que pidan á las Divisiones de ferrocarriles, las autoridades judiciales. Estos informes, con el V.º B.º del Ingeniero Jefe, serán remitidos por el mismo á las autoridades judiciales que los hayan reclamado, sin perjuicio de que dicho Ingeniero Jefe emita además su informe propio, cuando las circunstancias del asunto así lo exijan á su juicio, pero en este caso acompañará copia literal del informe emitido por los Ingenieros encargados. Quinta. Las reclamaciones que, con arreglo al artículo 104 del reglamento de policía de ferrocarriles, se consignen en los libros ó registros de cada estación; así como las que se reciban directamente en las Divisiones de ferrocarriles con motivo de la explotación técnica ó de la administrativa ó mercantil, serán siempre informadas por los Ingenieros de Caminos ó por los mecánicos encargados del servicio, según cada caso. Sexta. Los datos estadísticos que deban suministrar las Divisiones de ferrocarriles, con arreglo á las disposiciones vigentes ó á las que se dicten en lo sucesivo, deberán ser autorizados con la firma de los Ingenieros de Caminos ó de los mecánicos, según el servicio á que se refieran. Séptima Los Ingenieros Jefes de las Divisiones cuidarán de que todos los informes que deban elevar á la Dirección general de Obras públicas y á los Gobernadores civiles vayan acompañados de copia literal de los que hayan emitido sobre el mismo asunto los Ingenieros encargados del servicio».

Jurisprudencia.—El Ministerio de Fomento, al determinar que á la Compañía concesionaria corresponden las responsabilidades de la construcción, no ha hecho más que fijar el alcance, inteligencia y efectos del contrato de concesión, y en tal sentido ha obrado dentro de su esfera de acción, sin invadir la de jurisdicción distinta (S 22 de Junio de 1894).

Art. 23. Concluídas todas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano

detallado del ferrocarril y todas sus dependencias formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios que se hubieren construído.

De cada uno de los documentos y planos que se mencionan en el párrafo anterior y del acta de amojonamiento, entregará el concesionario un ejemplar competentemente autorizado á la Dirección general de Obras públicas durante el primer año de la explotación de la línea ó trozo de línea á que se refieran.

Véase en la segunda parte complementaria II, la Real de 16 de Julio de 1855, que establece las instrucciones relativas al acotamiento y plan definitivo de las obras ferroviarias.

Art. 24. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril, sin que preceda autorización del Ministro de Fomento, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse la vía al tránsito público; acta que deberá, con su propio informe, remitir á la Superioridad el Gobernador de la respectiva provincia.

Véanse el art. 20 de la ley general de Ferrocarriles, y la regla 2.ª de la Real orden de 29 de Julio de 1891, inserta por nota al art. 22 del presente reglamento.

La prescripción de este artículo resulta necesaria como complemento de lo dispuesto en el 22 del reglamento que estudiamos; pues es el único medio seguro de evitar atropellos en la construcción y obras de la línea férrea y defectos en el ma-

terial de explotación, realizados con la mayor buena fe, y sólo con el deseo de abrir el camino de hierro al público inmediatamente.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 23 de Abril de 1893, se dictaron las siguientes reglas: 1.ª, los Ingenieros jefes de las Divisiones de ferrocarriles procederán á reconocer y estudiar el estado de todos los puentes metálicos existentes en las líneas de sus demarcaciones respectivas; 2.ª, los concesionarios facilitarán cuantos datos y noticias puedan suministrar y los medios auxiliares que sean necesarios, y concurrirán, si lo desean, á las operaciones del reconocimiento; 3.ª, estas operaciones principiarán por los tramos metálicos más antiguos ó por aquellos cuyo estado inspire menos confianza; 4.ª, los Ingenieros jefes de las divisiones darán cuenta de los resultados á las Compañías, á fin de que éstas propongan en su caso los medios de reforzar y reparar la obra ó limitar el peso y composición de los trenes que puedan circular por ella, informando sobre todo á la Superioridad al poner en su conocimiento lo actuado; 5.ª, en todo nuevo proyecto se expondrán las causas que justifiquen el empleo de tramos metálicos, apreciando las condiciones de desagüe y localidad, mayor ó menor facilidad de emplear otra clase de construcción, etc., cuidando muy particularmente los Ingenieros que lo informen de examinar esta cuestión con todo detenimiento, y de que en la disposición que se adopte sea fácil el reconocimiento, reparación y cambio de piezas y pintado; 6.ª, para los cálculos se supondrá como carga accidental la equivalente al tren de peso mayor y más desfavorablemente distribuído que haya de pasar por la obra; y cuando no se presuma nada de extraordinario en las líneas de vía normal, se podrá adoptar el tipo propuesto en este dictamen; 7.ª, se podrán adoptar los límites de resistencia señalados en el mismo, cuando los Ingenieros no posean datos ó indicaciones suficientes para proponer otros mayores ó menores; 8.ª, antes de emplear el material metálico en los puentes que se construyan en lo sucesivo, deberán ensayarse

las muestras correspondientes en el laboratorio que al efecto se habrá de establecer en la Escuela especial de Ingenieros de Caminos; 9.ª, las pruebas de los tramos se verificarán con un tren compuesto de la misma manera que el tren tipo que haya servido de hipótesis para los cálculos, ó en caso de haber dificultades prácticas para ello, con otro que produzca iguales efectos; 10, terminadas las pruebas, practicarán los Ingenieros un detenido reconocimiento de toda la obra; 11, los concesionarios suministrarán los aparatos y material necesarios para verificar las pruebas y medir las flechas; 12, los Ingenieros jefes de las divisiones redactarán el acta correspondiente, y uniendo á ella los datos y diagramas del proyecto y los correspondientes á los resultados obtenidos en las pruebas, los remitirán á la Superioridad. En el acta declararán expresamente si la obra ú obras de que se trata pueden abrirse á la explotación; 13, no se autorizará la circulación de locomotoras de mayor peso que el fijado en la regla 6.ª, sin una orden especial de la Superioridad; 14, si la Superioridad estima conveniente aceptar la presente propuesta, convendrá dar traslado íntegro del dictamen á los Ingenieros jefes de las divisiones de ferrocarriles y á los concesionarios de las líneas. La Real orden de 24 de Enero de 1901 establece las conclusiones para la revisión de los tramos metálicos instalados en la red de ferrocarriles, fijando los plazos para que los Ingenieros den cuenta de los tramos y puentes reforzados y de los que necesitan reparación, y ordena á las Compañías comuniquen los proyectos que tengan formados ó que formen al efecto, y practiquen reconocimientos á fin de adoptar las precauciones necesarias que interinamente conjuren el peligro que puede ofrecer la circulación por determinados tramos y puentes. Por Real orden de 25 de Mayo de 1902 se mandó publicar la Instrucción para la redacción de proyectos de puentes metálicos de carreteras y ferrocarriles: pueden consultarse los arts. 2.º, 3.º, 18, 9, 122, 23 y 24 de la misma.

Art. 25. Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo á las tarifas aprobadas, y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aprobación.

Las mismas Empresas formarán los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación de sus líneas, sometiéndolos á la aprobación del Ministerio de Fomento cuando afecten á la seguridad de la explotación ó á las relaciones del público con las Compañías.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras rectricciones que las que impongan las disposiciones vigentes, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de la Compañía.

El Ministro de Fomento ejercerá por medio de sus Agentes, la inspección y vigilancia que le corresponde por la ley, tanto en la parte facultativa como en la administrativa, debiendo las Empresas concesionarias cumplimentar las órdenes que los expresados Agentes les comuniquen dentro de sus atribuciones y según las disposiciones que rigieren sobre la materia.

Véanse los artículos 20, 22, 45, 56 y 61 de la ley general de ferrocarriles, y el capítulo 5.° del presente reglamento.

Art. 26. Las Empresas estarán obligadas á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias de modo que su circulación sea fácil y

segura constantemente, siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias podrán usar iguales armas y disfrutar de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado. Para que puedan invocar estos privilegios los expresados guardas, deberán llevar el distintivo que acuerde cada Empresa, el cual habrán de usar en todos los actos de servicio.

Art. 27. Siempre que el Gobierno considere oportuno proceder á la revisión de las tarifas con arreglo á la facultad que le concede el art. 49 de la ley, deberá preceder á cualquiera modificación que en ellas se trate de hacer, una información en que habrá de oirse precisamente á la Empresa concesionaria, á las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio de las provincias que atraviese el ferrocarril, á las Diputaciones de las mismas, al Ingeniero-Jefe de la división, á los Gobernadores, á la Junta consultiva de Caminos y al Consejo superior de Agricultura.

Terminada la información, se determinará en su caso, por medio de un Real decreto, la rebaja que deba hacerse en las tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministro de Fomento á las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarla á efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión, y

el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieren tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.

Véase el art. 49 de la ley de Ferrocarriles y su nota correspondiente.

Fácilmente se adivina que con las *siete* informaciones que exige este artículo para proceder á la revisión de las tarifas, ha de transcurrir mucho tiempo antes de que la modificación se lleve á efecto; y bien pudiera ocurrir que cuando fuera redactado el informe correspondiente al Consejo superior de Agricultura, resultase incompleto el primero ofrecido por la Empresa concesionaria, á consecuencia de haber sufrido alteraciones de importancia el movimiento de tráfico y la explotación del ferrocarril. Con tanta audición no es difícil que suceda, que el término de cinco años que el art. 49 de la ley general de ferrocarriles fija para la revisión forzosa de las tarifas no sea suficiente, mucho menos cuando ni aquélla ni el reglamento señalan un plazo para emitir los informes; aparte de que la intervención de tantas Juntas y corporaciones es el mejor sistema para no alcanzar á comprender nada de lo que interesa respecto del asunto que se intenta estudiar.

Art. 28. Además de los casos de caducidad prescritos en el art. 36 de la ley de Ferrocarriles, lo serán también los que señale la ley especial de la concesión y el que determina el art. 61 de la general de Obras públicas.

Véanse los artículos 32 á 37 de la ley general de ferrocarriles. El art. 61 de la general de Obras públicas puede consultarse en el *apéndice tercero* de la presente obra; y ciertamente, que ningún trabajo hubiera costado transcribir el concepto del mismo en el texto del reglamento, facilitando de tal suerte de claridad y fijeza de la exposición.

Art. 29. Se considerarán como casos de fuerza mayor para los efectos del art. 36 de la ley:

1.º Las inundaciones y crecidas de los ríos, siempre que fuesen mayores que las que por tradición, ó de otro modo fehaciente, conste que han tenido lugar en épocas más ó menos remotas.

2.º Los incendios ocasionados por la electricidad atmosférica.

3.º Las epidemias.

4.º Los terremotos.

5.º Los hundimientos y resbalamientos de los terrenos en que se establecieren ó hubiesen de establecerse las obras, así como los desprendimientos de grandes bloques ó masas de las montañas, ó aludes extraordinarios de las nieves.

6.º Los destrozos causados en tiempo de guerra por las fuerzas beligerantes, ó los ocasionados por sediciones populares.

7.º Los robos tumultuosos y las demoliciones violentas.

Y 8.º En general todos aquellos accidentes extraordinarios cuyos efectos sean evidentemente irresistibles.

Véase el capítulo 5.º de la ley general de ferrocarriles, que trata de la caducidad de las concesiones de los ferrocarriles de servicio general, y en especial el art. 36 de la misma.

Art. 30. Siempre que un concesionario pida prórroga para la terminación de las obras de su concesión, fundándose en averías producidas por caso fortuito, deberá acudir al Ministro de Fomento dentro del plazo improrrogable de veinte días, contados

desde la fecha del acontecimiento, manifestando los desperfectos ocurridos ó los perjuicios que se le hubiesen ocasionado, las causas á que deban atribuirse, los medios que hubiese empleado para evitar los daños, y el tiempo que á su juicio haya que invertir en las reparaciones.

El Ministro de Fomento, oyendo al Ingeniero Jefe de la división á que corresponda la línea y á la Seccion de ferrocarriles de la Junta consultiva, redactará un interrogatorio para que sirva de base á una información que en averiguación de los hechos habrá de llevarse á cabo.

En esta información serán oídos los Ayuntamientos de los pueblos y las Diputaciones de las provincias en que hubiesen ocurrido los siniestros; los Ingenieros Jefes de las mismas provincias y el de la respectiva división de ferrocarriles: los Gobernadores respectivos serán los encargados de dirigir las informaciones en lo relativo á sus provincias, remitiéndolas con su dictamen á la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas.

El expediente pasará después á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos para que informe sobre la declaración de caso fortuíto y sobre la solicitud de prórroga hecha por el concesionario.

Se oirá, por último, al Consejo de Estado en pleno con arreglo á lo prevenido en el párrafo primero del art. 36 de la ley de Ferrocarriles.

Véanse los artículos 32 y siguientes de la ley general de Ferrocarriles.

Hemos hecho notar más de una vez en el curso del comentario al artículo de la ley de Ferrocarri-

les y del reglamento dictado para su ejecución, y no nos cansaremos de repetirlo cuantas veces sea necesario, que uno de los principales defectos, quizás el de mayor visualidad, que ofrece la legislación española de caminos de hierro en todo lo relativo á la concesión y construcción, es, aparte el largo expedienteo que hacen interminables los preparativos de las obras, las innumerables informaciones que se exigen durante su tramitación, unas veces oyendo al ramo de Guerra para determinados trabajos, otras á las Juntas de Agricultura provinciales, algunas al Cuerpo de Ingenieros de Minas, casi siempre á los Gobernadores, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, y en el caso del artículo que nos ocupa, además de estos últimos, á los Ingenieros Jefes de las provincias, al de la respectiva División de ferrocarriles, á la Junta consultiva de Caminos y al Consejo de Estado; informes todos que no negamos tengan importancia suma en este país del expediente y de la lía—como ha dicho un escritor—, pero que en la mayoría de las ocasiones resultan innecesarios y contraproducentes, cuando no inútiles, teniendo la virtud en muchos casos de entorpecer la acción particular.

El artículo que comentamos, determina con verdadero lujo de detalles y una minuciosidad estrechísima, el procedimiento para la concesión de prórroga, en la terminación de las obras de una vía férrea en construcción, solicitada por el concesionario de la misma, mediante una información exagerada é inútil, sobre todo en la parte relacionada con las Diputaciones y Ayuntamientos interesados, que casi nunca tendrán más noticia de los siniestros acaecidos que la de las mismas comunicaciones de los constructores de la línea, y que después de todo no están obligados á comprender técnicamente las razones que justifican ó impiden la ampliación requerida. ¿Por qué no han de ser suficientes los informes de los Ingenieros de la división é inspección, que tienen motivos sobrados para dar una opinión fija y exacta, por conocer al día la marcha de los trabajos del camino de hierro? En último extremo, con que la Dirección general

de Obras públicas estudiara el expediente abierto por aquéllos y propusiera al Ministro de Fomento la resolución más acertada, se cumplía sobradamente con la idea que envuelve el artículo. ¿Para qué sirve el interrogatorio dirigido á los pueblos que casi nunca sabrán qué contestar? ¿Qué necesidad fundamental existe para que sea oído el Consejo de Estado en pleno en la prórroga pedida para la terminación de un ferrocarril?

Por lo demás, así como el reglamento exige al concesionario que dentro del plazo de veinte días, á contar del acontecimiento, acuda al Ministro de Fomento con su solicitud, bien pudieron señalarse otros equivalentes, á las personas y entidades que han de informar en la petición de prórroga, con el objeto de no hacer interminable el expediente.

Art. 31. Observados los trámites señalados en el artículo precedente, el Ministro de Fomento podrá prorrogar los plazos establecidos en la ley de concesión, teniendo presente lo prescrito en el citado art. 36 de la ley.

Iguales trámites se seguirán cuando pretenda el concesionario eximirse de la caducidad á causa de haberse interrumpido total ó parcialmente el servicio de explotacion por causa fortuita ó de fuerza mayor, debiendo en tal caso resolverse la demanda por el Ministro de Fomento.

Uno de los casos expresados por el art. 36 de la ley general de Ferrocarriles como justificativos de la caducidad de la concesión de una línea, es la interrupción total ó parcial del servicio público, una vez abierta á la explotación la vía férrea, salvando los casos de fuerza mayor o causa fortuíta, como es natural.

Véase el artículo anterior de este reglamento y su nota.

Jurisprudencia.—Uno de los efectos de la rehabilitación de concesiones de ferrocarriles, es, ade-

más de que se vuelva á contar el plazo para la construcción de la vía férrea á partir de la fecha de la ley que concede la rehabilitación, el que desde dicho día comience también á computarse el de usufructo de la concesión rehabilitada, y por consiguiente, el de amortización de las obligaciones que por la Compañía demandante hayan de emitirse (S. de 12 de Julio de 1890).

Art. 32. El expediente de caducidad de una concesión podrá promoverlo el Ministro de Fomento por sí ó en virtud de reclamación del Ingeniero Jefe de la división, de la Diputación ó la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de cualquiera de las provincias interesadas o de los Gobernadores de las mismas.

El funcionario ó Corporación que considere llegado el caso de caducidad, acudirá al Ministro de Fomento con una exposición razonada, en que se aduzcan los fundamentos de la reclamación. Se pasará esta solicitud desde luego al concesionario para que conteste á los cargos que se le hagan, y después se procederá sobre estas bases á una información, que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y en que serán oídos los funcionarios y Corporaciones que se mencionan en el párrafo primero del presente artículo; debiendo remitir, por último, las expresadas Autoridades el resultado de sus diligencias al Ministro de Fomento.

El expediente pasará de nuevo al concesionario, dándole un plazo, que no podrá exceder de treinta días, para que exponga cuanto considere del caso en su defensa, y después se oirá á la Junta consul-

tiva de Caminos, Canales y Puertos y al Consejo de Estado en pleno.

En vista de la información, si así procediese, se declarará la caducidad por el Ministro de Fomento, contra cuya resolución podrá el concesionario entablar recurso contencioso en los términos marcados en el art. 34 de la ley de Ferrocarriles.

No está demás la autorización que concede este artículo al Ministro de Fomento, para promover por sí ó en virtud de reclamación fundamentada el expediente de caducidad de una concesión ferroviaria, debido á que de esta manera será muy difícil á los concesionarios burlar las disposiciones legales, generales y particulares, que les obligan á realizar las obras en un período determinado ó á explotar el ferrocarril sin interrupción. El plazo marcado por la ley para entablar el recurso contra la resolución de caducidad es de dos meses, contados desde que se publique la referida resolución en la *Gaceta* oficial.

Consúltense los artículos 32, 33 y 34 de la ley de Ferrocarriles.

Jurisprudencia.—La Real orden que se limita á ordenar la instrucción del expediente de caducidad de la concesión de un ferrocarril, á que se refiere el art. 32 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, es una resolución de mero trámite y se halla excluída de la vía contenciosa, pues en el expediente que se incoe á consecuencia de tal acuerdo, la Empresa concesionaria puede ejercitar los derechos de que se crea asistida y utilizar contra la resolución definitiva los recursos procedentes. (A. de 22 de Septiembre de 1898.)

Art. 33. Las consecuencias de la declaración de caducidad de una línea de ferrocarril serán las que se especifican en los artículos del 37 al 41, ambos inclusive, de la ley de Ferrocarriles.

Para que las prescripciones citadas puedan tener efecto, así que una concesión se declare definitivamente caducada se procederá por los Ingenieros del Estado que designe el Ministro de Fomento y por los peritos que nombre el concesionario, á la medición y valoración contradictorias de las obras ejecutadas en la línea, materiales acopiados para las mismas y material móvil destinado á la explotación, así como de los edificios y dependencias de toda especie. La medición y valoración se harán ajustadas á los precios del presupuesto que acompañó al proyecto del camino, y á ellas deberá unirse una Memoria explicativa de las operaciones ejecutadas, expresando el estado en que se encuentran las obras y material en la época en que la tasación se verifique, y el valor real que tengan si hubiesen sufrido algún demérito por el transcurso del tiempo ó por el uso ó por defectos de construcción; se acompañarán asimismo planos del camino, edificios y obras de todas clases.

Si hubiese divergencia entre los Ingenieros del Estado y los representantes de la Empresa sobre la tasación, cada una de las partes redactará por separado su Memoria, haciendo constar los hechos acerca de los cuales exista la disidencia, y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después sobre la medición y valoración y sobre las reclamaciones del interesado en su caso, el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Véanse los artículos de la ley citados en el texto.

Art. 34. La valoración de las obras y material hecha con arreglo á las prescripciones del artículo anterior y competentemente aprobada después por el Ministro de Fomento, servirá de base á la aplicación de los arts. 37 al 41 de la ley.

Del importe definitivo de la tasación se deducirá la fianza ó la parte de ella que se hubiere devuelto al concesionario en la época de la declaración de caducidad, con arreglo al art. 69 de la ley general de Obras públicas y al 35 de la especial de Ferrocarriles Se deducirán asimismo las gastos de la tasación, y el importe restante será el tipo para la subasta, á que se refieren los artículos citados de la misma ley general.

Véanse los arts. 35 y 38 á 42 de la ley general de Ferrocarriles. El art. 69 de la ley de Obras públicas, puede consultarse en el *Apéndice tercero* de esta obra.

Art. 35. Al expirar el término de la concesión, el Gobierno reemplazará á la Empresa concesionaria en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y planos mencionados en el art. 23 de este reglamento, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

La Empresa tendrá la obligación de entregar en buen estado de servicio el camino de hierro y sus dependencias, tales como estaciones, muelles de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y llegada, casas de guardas y vigilantes, oficinas, etc.

Tendrá igualmente obligación de entregar en

buen estado de servicio el material móvil, en la cantidad que como mínima fijen las condiciones particulares de la concesión.

Véase el art. 23 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 36. Dos años antes del término legal de la concesión, el Ministro de Fomento designará un Ingeniero ó una Comisión de Ingenieros, para que verifique el reconocimiento general de la línea y de todas sus dependencias, así como el del material móvil de todas clases y demás que el concesionario debe entregar al Estado, según el artículo anterior.

Del resultado de este reconocimiento dará en seguida cuenta al Ministro de Fomento, el que, en su vista, ordenará cuanto sea preciso para que las obras, edificios, material y demás dependencias se encuentren en buen estado el día en que deba hacer su entrega el concesionario. Si éste se resistiese á cumplir las órdenes que se le comunicasen, el Ministro de Fomento dispondrá que se ejecuten por cuenta de la Empresa, aunque para ello hubiese que embargar los productos de la explotación.

Este artículo tiende á evitar que el Estado se encuentre, al expirar la concesión, con el material de todas clases deteriorado y sin facilidades para la explotación, por no haberse cuidado la Empresa ferroviaria de reponer en los últimos años de sus derechos, los elementos indispensables para el buen servicio de la línea férrea.

Véase el art. 23 de la ley.

Art. 37. El día en que expire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la en-

trega formal del camino, su material y dependencias, según las condiciones estipuladas, á quien el Ministro de Fomento designare, mediante inventario detallado y con arreglo á las instruccionas especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro de Fomento y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro de Fomento, sin cuya aprobación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oir á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Consúltese el art. 23 de la ley de Ferrocarriles.

Art. 38. Aprobada el acta de entrega, el camino, con todas sus dependencias y material, pasará á ser propiedad plena del Estado, verificándose la explotación por cuenta del mismo y bajo la dependencia del Ministro de Fomento.

Si el Gobierno decidiese que la explotación se verificase por contrata, se observarán los artículos 13 y 14 del presente reglamento, siendo preferida en la subasta en igualdad de condiciones, la Empresa cuya concesión hubiese terminado, siempre que la misma creyere conveniente hacer uso del derecho que por este artículo se le confiere.

No parece abusivo, como se ha escrito, el derecho de preferencia que en igualdad de condiciones concede el presente reglamento en el artículo anotado, á la Empresa cuya concesión termine, para encargarse de la continuación del aprovechamiento del ferrocarril; pues aparte de que la Administración pública nada pierde con ello, existen

razones beneficiosas y de equidad para seguir tal sistema, toda vez que la Compañía que finaliza conoce mejor que cualquiera otra las necesidades del servicio, ha trabajado durante muchos años en el mejoramiento de la explotación y expuso un capital, generalmente respetable, en la construcción de una vía ferroviaria, cuyos provechosos resultados eran desconocidos en aquélla época.

Art. 39. Si dentro del tiempo hábil que se prefija en el art. 17 del presente reglamento se hubieren presentado una ó más peticiones de concesión para una misma línea, se hará para cada uno de los proyectos admitidos la confrontación que se menciona en el art. 18, así como la información que prescribe el 24 del reglamento de la ley general de Obras públicas; información que en este caso deberá extenderse á la comparación entre los proyectos presentados, para examinar si alguno de ellos merece la preferencia entre los demás.

Informarán después la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y la Sección de Fomento del Consejo de Estado, decidiéndose en su caso por Real decreto acerca de la preferencia que deba darse á uno de los proyectos en competencia para otorgar á su autor la concesión solicitada, y devolviendo los demás á los individuos ó Corporaciones que los presentaron, con los depósitos correspondientes. Promulgada la ley necesaria al efecto, según lo prevenido en el art. 20 de este reglamento, será declarado concesionario el firmante de la propuesta aceptada, después de que aquél verifique la consignación de la fianza del 3 por 100 del presupuesto dentro del plazo de quince días, á contar desde la

la fecha en que se le comunique la orden de adjudicación.

Véanse el art. 29 de la ley general de Ferrocarriles y los citados en el texto de este reglamento.
El art. 24 del reglamento de Obras públicas puede consultarse en la nota del art. 18 del presente Cuerpo legal.

Art. 40. Si de las informaciones resultare, á juicio del Ministro de Fomento, que entre las mejores proposiciones de petición para la concesión de una línea de ferrocarril existe igualdad de condiciones en dos ó más de dichas propuestas, la concesión se hará previa licitación en pública subasta, á la que servirá de tipo el proyecto presentado en primer lugar, siempre que su autor se conformare con las variantes que le hubiesen sido impuestas, al tenor de lo prescrito en el art. 19 del presente reglamento. En defecto de esta conformidad se designará el proyecto que hubiese de servir de base al remate, ateniéndose á lo que previene para estos casos el artículo 34 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

Véase el art. 19 del presente reglamento, y el 24 de la ley general de Ferrocarriles.
El art. 34 del reglamento para la ejecución de la ley de Obras públicas dice lo siguiente: «Cuando de las informaciones practicadas resultara igualdad entre las condiciones de dos ó más proyectos presentados para una misma obra, la concesión se hará mediante licitación en pública subasta, y sobre la base del proyecto que hubiere sido presentado el primero en el Ministerio de Fomento, salvas las modificaciones introducidas en él por consecuencia del examen á que con sujeción á lo prescrito en este reglamento debe someterse. El peti-

cionario del primer proyecto, deberá en este caso hacer constar la aceptación de las modificaciones introducidas y su conformidad con la subasta. Si se negare á una ú otra cosa se prescindirá de su proyecto, el cual le será devuelto, así como el depósito que hubiere constituído. Entonces acudirá al que presentó el proyecto en segundo lugar y así sucesivamente, observando iguales procedimientos; y si ninguno de los peticionarios consignara su aceptación, se declarará que no procede el otorgamiento de la concesión.»

Art. 41. Determinado el proyecto que hubiese de servir de base á la subasta, y antes de la presentación á las Cortes del proyecto de ley, de concesión, se procederá á la tasación del referido proyecto, ateniéndose en todas sus partes á lo que prescribe al efecto el art. 35 del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Cumplida esta formalidad y promulgada la ley de concesión, se anunciará el remate por término de tres meses, y al acto podrán concurrir, no sólo los firmantes de las propuestas presentadas y admitidas, sino todos los que lo pretendan y exhiban certificación de haber hecho el depósito del 1 por 100 del importe del presupuesto adoptado.

Para la subasta se seguirán exactamente los trámites que se designan en los artículos 36, 37 y 38 del reglamento de la ley general de Obras públicas, declarándose adjudicada la concesión al mejor postor; en la inteligencia de que al firmante del proyecto que hubiese servido de base á la subasta se le reserva el derecho de tanteo, y tiene además el de percibir del rematante el valor del referido proyecto.

Los artículos 35 á 38 inclusive del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas, disponen en concreto lo siguiente: Decidido por el Ministro de Fomento que la concesión se otorgue mediante remate público, se procederá á la tasación del proyecto que hubiere de servir de base á la subasta contradictoriamente por peritos, nombrados por el Director general de Obras públicas y por el peticionario interesado, y en caso de discordia por un tercero que designará la autoridad judicial correspondiente. En la tasación se incluirán los gastos materiales de toda especie que la redacción del proyecto hubiera ocasionado, el interés del capital adelantado para cubrir dichos gastos, y los honorarios de los peritos; sometiéndose después, aquélla, á la aprobación del Ministerio de Fomento, el que previamente oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Enseguida se anunciará la subasta de la concesión, y á ella podrán concurrir los autoros de los proyectos y los que lo pretendan depositando el 1 por 100 del presupuesto de las obras. La licitación tendrá lugar en Madrid, ante la Dirección de Obras públicas, y deberá recaer en primer término sobre rebajas en las tarifas de la concesión que se hubiese fijado. Las proposiciones se harán en pliegos cerrados, consignándose en letra el tanto por ciento de rebaja que el proponente se compromete á hacer en el tipo fijado; declarándose mejor postor al firmante que mayor rebaja hubiere ofrecido, y levantando acta del remate que se elevará á la aprobación del Ministro de Fomento. Si de la lectura de las proposiciones resultase que se habían presentado dos ó más igualmente ventajosas, se procederá en el acto á una nueva licitación abierta, en que sólo podrán tomar parte los firmantes de las propuestas iguales; versando sobre rebaja en el número de años que para la concesión se hubiere fijado. El depósito para tomar parte en el remate sólo se exigirá á los que no fueren autores de proyectos presentados previamente y no retirados ó devueltos por falta de aceptación. Al peticionario cuyo proyecto hubiese servido de base al remate, se le reserva el derecho de tanteo y el de ser

declarado adjudicatario por la cantidad que hubiere ofrecido el mejor postor, debiendo asistir por sí ó por un representante al acto de la subasta.

Véase el art. 56 del presente reglamento y su nota; y los 14 y 15, de la ley de Ferrocarriles.

Art. 42. Aprobada que sea la concesión, constituirá el concesionario, dentro del plazo de quince días, á contar desde la fecha en que le fuere comunicada la orden de adjudicación del remate, la fianza del 3 por 100 del importe del presupuesto que sirvió de base á la subasta. Al efecto se le remitirá á la mano el oficio correspondiente y se le exigirá recibo en que conste la fecha en que dicho oficio hubiere llegado á su poder.

En el caso de no ser el concesionario el autor del proyecto que hubiese servido de base á la subasta, deberá acreditar con documento fehaciente, dentro del plazo de un mes, á contar desde la fecha expresada en el párrafo anterior, haber satisfecho al autor del mencionado proyecto el importe de la tasación á que se refiere el párrafo primero del artículo precedente del presente reglamento.

Véanse los artículos 16 y 40 de la ley de Ferrocarriles.

Art. 43. El que hubiese obtenido la concesión de una línea de ferrocarril en cualquiera de los casos y términos prescritos en los artículos 39 y 41 del presente reglamento, tendrá las obligaciones y disfrutará de los derechos que en las leyes vigentes se consignan para las concesiones de obras sin subvención, observándose en la ejecución de las obras,

en su explotación, y, por fin, en cuanto á la concesión se refiere, lo prevenido en los artículos del 22 al 37 del presente reglamento.

Véanse los artículos del presente reglamento referidos en el texto, y el 21 de la ley general de Ferrocarriles.

CAPÍTULO IV

DE LA EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR CONCESIONES Á PARTICULARES Ó COMPAÑÍAS CON SUBVENCIÓN DE FONDOS PÚBLICOS

Art. 44. Cuando el Gobierno hubiere hecho por sí los estudios de una línea de ferrocarril en los términos prescritos en los artículos del 7.° al 9.° del presente reglamento, y creyese oportuno proceder á ejecutarla por concesión, otorgando subvención en cualquiera de las formas que se enumeran en el artículo 12 de la ley de Ferrocarriles, se oirá acerca del proyecto y de la necesidad de la subvención, su clase y entidad, á las Diputaciones, á las Juntas de Agricultura de las provincias interesadas y á los Gobernadores. Informará después la Junta consultiva, y cumplida esta formalidad, y en vista de lo que resulte del expediente, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, en que se determinen las cláusulas de la concesión, las tarifas con arreglo á las cuales haya de explotarse, el número de años que la concesión ha de durar, los auxilios que deben otorgarse al concesionario, la forma y plazos en que deberá entregarse la subvención, y demás requisitos que previenen las leyes y reglamentos.

En el mismo proyecto de ley se determinará la proporción y forma en que han de contribuir con el Estado á la subvención otorgada las provincias y pueblos á quienes interese la línea, según previene el art. 13 de la ley de Ferrocarriles.

Véanse los artículos 9.°, 11, 12, 13, 14 y 27 de la ley de Ferrocarriles y sus notas correspondientes.

Art. 45. Sancionada y publicada la ley de concesión, se sacará la línea á remate en el término de tres meses.

La subasta se celebrará con arreglo á las instrucciones vigentes, y para poder tomar parte en ella deberán los licitadores depositar previamente, donde el anuncio señale, una cantidad equivalente al 1 por 100 del importe del presupuesto aprobado.

Servirá de tipo al remate la subvención señalada, sobre cuya rebaja deberán recaer las propuestas que se presenten.

Véanse los artículos 14 y 15 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 46. Si la subvención consistiese en la entrega á la Empresa de determinadas obras construídas por cuenta del Estado y con sujeción á lo que se marca en los artículos del 7.° al 12 del presente reglamento, la licitación versará, en primer término, sobre la reducción de las tarifas, haciéndose el remate según lo prevenido en el párrafo 3.° del artículo 36 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

Si hubiese igualdad entre dos ó más de las pro-

posiciones más ventajosas, se verificará una nueva licitación, al tenor de lo prevenido en art. 37 del referido reglamento, y si ninguno de los interesados hiciese propuesta alguna en esta nueva licitación, se declarará mejor postor al que hubiere obtenido el número más bajo en el sorteo que ha de preceder á la apertura de los pliegos en la primera subasta.

Levantada acta del remate y aprobado por el Ministro de Fomento, será declarado concesionario el que resultare mejor postor en la primera ó segunda de las licitaciones á que se refieren los párrafos anteriores.

Véanse los artículos del presente reglamento referidos en el texto, los 12 (núm. 1.º), 14 y 15 de la ley de Ferrocarriles.

El párrafo tercero del art. 36 del reglamento de Obras públicas de 6 de Julio de 1877 determina que, «las proposiciones se harán en pliegos cerrados y con arreglo estrictamente al modelo que se fije de antemano, donde se consignará en letra el tanto por ciento de rebaja que el proponente se compromete á hacer en el tipo fijado para la subasta, tanto por ciento que será el mismo y único para todos los elementos de la tarifa». El art. 37 del mismo reglamento agrega: «Si de la lectura de las proposiciones resultase que se habían presentado dos ó más igualmente ventajosas, se procederá en el acto mismo á una nueva licitación abierta, en que sólo podrán tomar parte los firmantes de las propuestas iguales. Esta licitación versará sobre rebaja en el número de años que para la concesión se hubiere fijado, y durará por lo menos quince minutos, pasados los cuales terminará cuando el presidente lo disponga, apercibiéndolo antes por tres veces.»

Art. 47. Si la subvención consistiese en la entrega á la Empresa de una parte del capital inver-

tido, que se fijará determinadamente en la ley de concesión, el remate versará, en primer término, sobre rebaja del importe de la subvención, y después, en caso de igualdad de propuestas, sobre rebaja en las tarifas, apelándose en el de rebaja igual en éstas á la de disminución en el número de años de la concesión; todo con sujeción estricta á lo que para estos casos prescriben los arts. 43 y 44 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

Véase la nota al artículo anterior y los artículos 12 (núm. 2.º) y 14 de la ley de Ferrocarriles.

Los artículos 43 y 44 del reglamento de Obras públicas, disponen que, una vez promulgada la ley para el otorgamiento de la concesión, se sacará ésta á subasta por el término de tres meses, no pudiendo tomar parte en la misma los que no justifiquen haber hecho entrega del depósito del 1 por 100 del presupuesto como garantía, sirviendo de base á la subasta el proyecto aprobado y versando sobre rebajas en el importe de la subvención. Será declarado mejor postor el firmante de la proposición más ventajosa, levantándose acta que se elevara á la aprobación del Ministro de Fomento. En el caso de proposiciones iguales respecto del tipo de subvención, se celebrará en el término de diez días una nueva subasta por pliegos cerrados, no pudiendo tomar parte en la misma más que los firmantes de las proposiciones que resultaren iguales, recayendo sobre rebajas en el tipo de las tarifas. Si en ella no se presentara pliego alguno, ó si volviese á resultar igualdad entre las proposiciones mejores, se procederá en el acto á una licitación abierta, que deberá versar sobre rebaja en la duración de la concesión. Si los proponentes no hiciesen oferta alguna en esta licitación abierta, se declarará mejor postor el que hubiere sacado el número más bajo en el sorteo.

Legislación supletoria.—El art. 40 de la ley de Presupuestos de 30 de Junio de 1892 autorizó al Go-

bierno para abonar las subvenciones concedidas por leyes especiales á los ferrocarriles no subastados todavía, en anualidades fijas que representen el interés y amortización del capital con que el Estado ha de contribuir á su construccion, consignando las cantidades necesarias en los respectivos presupuestos. El interés no excederá de 6 por 100 y las anualidades podrán ser garantía para las obligaciones que emitan las Compañías interesadas.

Art. 48. En los casos 3.° y 4.° del art. 12 de la ley de Ferrocarriles, es decir, cuando la subvención consista en conceder al constructor de la línea el aprovechamiento de otras obras ejecutadas para uso público compatible con el de los ferrocarriles, ó en eximir de los derechos de Aduanas el material de construcción y explotación, la subasta recaerá sobre mejora de las tarifas en primer término, y despues sobre la disminución de los años de concesión; procediéndose en todo, según lo dispuesto en el art. 46 del presente reglamento.

Véanse los núms. 3.° y 4.° del art. 12 y el 14 de la ley de Ferrocarriles y el 46 del presente reglamento.

La ley de 6 de Julio de 1888 suprimió las exenciones de los derechos de Aduanas para el material de construcción y explotación de los ferrocarriles.

Art. 49. El concesionario entregará donde corresponda y en el plazo marcado en el art. 16 de la ley de Ferrocarriles, una fianza equivalente al 5 por 100 del importe del presupuesto aprobado, cuya cantidad no le será devuelta mientras no tenga totalmente terminadas las obras objeto de la conce-

sión. Constituída la fianza, se procederá á la ejecución de las obras con arreglo á las cláusulas y condiciones de la concesión.

Véanse los arts. 16, 17 y 40 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 50. Si la subvención consistiese en obras ejecutadas ya por la Administración, se hará entrega de ellas al concesionario, previo inventario y tasación de las mismas, que se insertará en el acta correspondiente, en que firmará su recibo el concesionario.

Si el auxilio consistiese en la entrega de una cantidad en metálico ó valores, se abonará á la Empresa en la forma y plazos estipulados, previa siempre certificación de los Ingenieros del Estado encargados de la inspección. El pago de la subvención en estos casos se hará á la Empresa directamente por el Gobierno, al cual, á su vez, deberán abonar las provincias y pueblos la parte de subvención que les corresponda, según hubiere determinado la ley.

Cuando hubiere de entregarse á la Compañía concesionaria alguna obra de uso público compatible con el del ferrocarril, se hará la entrega mediante las formalidades análogas á las indicadas en el primer párrafo de este mismo artículo.

Si la subvención consistiese en la exención de los derechos de Aduanas, se observarán las formalidades prevenidas en las disposiciones vigentes, y las que en lo sucesivo se dicten por las leyes ó reglamentos correspondientes.

Véanse los arts. 12 y 13 de la ley general de Ferrrocarriles, y las notas correspondientes al pri-

mero de los citados, principalmente la ley de 6 de Julio de 1888.

Art. 51. La concesión de un ferrocarril, á la que se hubiese otorgado subvención, caducará en los casos previstos en la ley general de Obras públicas y en la de Ferrocarriles. Se exceptúan los casos de fuerza mayor, que se enumeran en el art. 29 del presente reglamento, y que deberán justificarse en los términos prescritos en el art. 49 del reglamento de la ley general de Obras públicas.

En caso de caducidad, se deducirán de la tasación que habrá de hacerse con arreglo á lo prevenido en los artículos 33 y 34 del presente reglamento, el importe de la fianza, si ésta hubiere sido devuelta, los gastos de tasación y subasta y los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores. El resto será la cantidad por la que se sacarán á subasta las obras hechas y materiales acopiados.

Respecto á los demás trámites sobre declaración de caducidad y consecuencia de la misma, regirán las prescripciones de la ley y los artículos correspondientes del presente reglamento.

Véanse los artículos 36 y 41 de la ley de Ferrocarriles, y los 28, 29, 33 y 34 del presente reglamento. Consúltese además el art. 61 de la ley de Obras públicas, en el *apéndice tercero*.

El art. 49 del reglamento de la ley general de Obras públicas, determina lo siguiente: «En casos de fuerza mayor, podrá concederse por el Ministro de Fomento prórroga para la terminación de las obras. Para justificarla será preciso seguir un expediente, al que servirá de base una reclamación del concesionario, manifestando las causas en que

funde su petición y concretando la duración de la prórroga. Presentada en la Dirección general de Obras públicas la reclamación del concesionario, se remitirá á los Gobernadores de las provincias en que se encuentre ó deba encontrarse situada la obra con arreglo al proyecto. Los Gobernadores abrirán una información, y en ella se oirá á las Diputaciones provinciales, á la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y á los Ingenieros Jefes de las provincias ó de los servicios á que corresponda la obra. Además serán oídos los funcionarios y Corporaciones que el Ministro de Fomento estime oportuno designar, según los casos. Los informes recaerán sobre los extremos señalados por el concesionario en su reclamación y sobre los demás particulares que el Ministro de Fomento estime relacionados con el caso, debiendo los Ingenieros Jefes además discutir y fijar si, en su concepto, el plazo de prórroga solicitado, dado el caso de que proceda, es suficiente ó excesivo para la terminación de las obras que aun queden por ejecutar. Los expedientes se remitirán por los Gobernadores con sus propios informes al Ministro de Fomento, el que, previo dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y del Consejo de Estado en pleno, acordará sobre la prórroga solicitada. En ningún caso podrá concederse prórroga por un número de años mayor que el que, según lo estipulado en las primitivas condiciones de la concesión, hubiese de mediar entre el principio y la terminación de los trabajos».

Véase la nota al art. 30 del presente reglamento.

Art. 52. En la ejecución de las obras se atendrá el concesionario al proyecto aprobado, en el que no podrán introducirse variaciones ni modificaciones, sino con sujeción á los trámites que marca el art. 22 del presente Reglamento. En este caso, las consecuencias de las variaciones que se autoricen serán las prescritas en el art. 19 de la ley de Ferrocarriles.

Se observarán en lo concerniente á la ejecución

de las obras y á la explotación de una línea subvencionada las prescripciones contenidas en los artículos del 23 al 27 del presente Reglamento, respecto á los planos y documentos que han de formarse á la conclusión de las obras; á la necesidad de autorización para comenzar á explotar el camino; á las facultades y obligaciones del concesionario en la explotación; á la conservación, reparación y guarda del camino, y á las formalidades para la revisión de las tarifas.

Asimismo deberá observarse lo que previenen los artículos 35, 36 y 37 sobre las formalidades con que ha de hacerse la entrega del ferrocarril al terminar la concesión.

Véanse los arts. 18 y 19 de la ley general de Ferrocarriles, y los citados en el texto del presente Reglamento.

Art. 53. Cuando un particular ó Compañía pretendiere la concesión de una línea de ferrocarril con subvención, deberá dirigir la correspondiente petición al Ministro de Fomento, acompañando el proyecto con arreglo á los arts. 8.º y 9.º, y acreditando haber hecho el depósito del 1 por 100 del presupuesto.

En la petición se hará constar la clase de subvención que se solicite, indicando su importe y la forma en que deba verificarse su abono, razonando todos estos extremos para justificar la necesidad ó conveniencia del auxilio que se pretendiere.

Véanse los arts. 12, 13, 14, 15 y 26 de la ley general de Ferrocarriles, y los 8.º y 9.º del presente Reglamento.

Aunque algunos autores consideran que el particular ó Compañía que pretenda la subvención debe limitarse á solicitarla sin indicar la clase de la misma, nosotros conceptuamos más oportuno y racional el sistema seguido por el artículo anotado; pues nadie mejor que el peticionario puede saber los elementos que necesita para la obra; sin perjuicio de que el Ministro de Fomento recomiende en casos excepcionales una de las tres clases de subvención que determinan los tres números primeros del art. 12 de la ley de Ferrocarriles.

Art. 54. Recibidos en el Ministerio de Fomento los documentos que se indican en el artículo anterior, se publicarán en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias interesadas los anuncios correspondientes, concediéndose un plazo de treinta días para la admisión de proposiciones que puedan mejorar la primera.

Si transcurrido el plazo fijado no se presentase propuesta alguna, ó si no fueren admisibles las que se presentaren por carecer de los requisitos que exige la ley y marca el presente Reglamento, se remitirá el proyecto al Ingeniero jefe de la división correspondiente para que proceda á la confrontación y emita el informe á que se refiere el art. 18.

Se procederá después á la información de que trata el art. 44, y en vista del resultado del expediente podrá recaer sobre el proyecto y sobre los demás documentos la aprobación superior.

En el caso de conceptuarse necesario introducir algunas modificaciones en el proyecto ó en cualquiera de las cláusulas de la concesión, se procederá según lo prescrito para este caso en el art. 19 de este Reglamento.

Véanse los arts. 17 al 20 y 44 del presente Reglamento.

Art. 55. Aprobado el proyecto y convenidas las bases de la concesión, se procederá á la tasación de los estudios, la cual se verificará con arreglo á lo establecido en el art. 35 del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Véanse los arts. 14, 58 y 59 de la ley general de Ferrocarriles.

Consúltese también el art. 41 del presente Reglamento, en cuya nota se incluye el 35 del de Obras públicas.

Art. 56. El Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley para que se autorice la ejecución del ferrocarril. Acompañará al referido proyecto el aprobado para la línea de que se trate, con todos los demás documentos necesarios para determinar las bases de la concesión, las tarifas de explotación, la clase y entidad de los auxilios que ha de otorgar el Estado, la proporción en que han de contribuir las provincias y municipalidades interesadas, y demás requisitos que exigen las leyes y reglamentos.

Promulgada la ley, se sacará la concesión á subasta por término de tres meses, según lo prevenido en el art. 45 de este reglamento; debiendo advertir que, en este caso, el autor de la propuesta presentada tiene derecho á quedarse con el remate por el tanto, y, además, á que se le abone en otro caso, por el adjudicatario, los gastos del proyecto, con arreglo á la tasación practicada, acerca de la cual regirán las prescripciones del art. 42 del reglamen-

to para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Son aplicables en todas sus partes al caso de que se trata, es decir, á la ejecución por concesión de un ferrocarril subvencionado á propuesta de un particular ó Compañía, los trámites, reglas y prescripciones que contienen los artículos del 46 al 52 del presente reglamento, que se refieren al caso en que la iniciativa de la ejecución hubiese partido del Gobierno.

Véanse los arts. 10, 14, 25 y 27 de la ley general de Ferrocarriles, y los del presente reglamento citados en el texto.

El art. 42 del reglamento de Obras públicas determina que, convenidas y aceptadas recíprocamente las bases de la concesión, se procederá á la tasación del proyecto aprobado, la cual se hará en los mismos términos que se consignan en el art. 35 de *este reglamento* (Este artículo se inserta en la nota al art. 41 del reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles.)

Legislación supletoria.—Por ley de 16 de Agosto de 1883 se autorizó al Gobierno para sacar á subasta las concesiones de la sección del ferrocarril de Valladolid á Calatayud por Aranda y Soria, y la del de Baides á Soria y á Castejón, haciéndose con motivo de la misma las siguientes importantes declaraciones: «Art. 3.º No se reconocerá en estas subastas el derecho de tanteo á que se refiere el artículo 56 del reglamento aprobado en 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley vigente de Ferrocarriles. Tampoco se reconocerá en ninguna otra subasta de ferrocarriles subvencionados que se celebre en lo sucesivo, salvo los derechos que puedan haberse adquirido (á la fecha de la promulgación de la ley que se transcribe), con arreglo á las disposiciones legales vigentes Art. 4.º En todas las concesiones que comprende el artículo anterior se señalarán plazos parciales para el pro-

greso de las obras, expresando entre los casos de caducidad la falta de cumplimiento de esta condición. Art 5.º En todas las concesiones que comprende el art. 3.º, declarada la caducidad (cualquiera que sea la causa), la subasta á que se refiere el art. 38 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 versará sobre el importe de la subvención, reservándose al primitivo concesionario el derecho á indemnización del valor de las obras ejecutadas y aprovechables, descontando la subvención recibida y previa tasación verificada antes de la subasta.» La Real orden de 26 de Mayo de 1884 declaró á su vez: 1.º Que al peticionario de un ferrocarril subvencionado no se le debe reservar el derecho de tanteo en la subasta del mismo, aun cuando haya consignado el depósito y presentado el proyecto, si éste no ha sido aprobado antes del 22 de Agosto de 1883, fecha en que se publicó la ley de 16 del mismo mes y año; pero que no es necesario, además, la aceptación del pliego de condiciones particulares. 2.º Que la presentación y aprobación del proyecto no da tampoco el derecho de tanteo en la subasta si la petición de la concesión y el resguardo del depósito no se presentaron también antes de la indicada fecha. 3.º Que la ley de 16 de Agosto no es aplicable á los tranvías, á los que continuará aplicándose el art. 93 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 57. Si dentro del plazo fijado en el art. 54 se hubieren presentado propuestas admisibles para la ejecución de un ferrocarril, se extenderá á todas ellas y á los proyectos correspondientes lo prescrito en el mismo artículo respecto á la confrontación sobre el terreno y á la información á que deben someterse. Tanto el Ingeniero Jefe como los informantes harán en sus dictámenes la comparación entre los diversos proyectos presentados, dando su opinión acerca del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Se oirá después sobre todos los extremos del expediente el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y el de la Sección de Fomento del Consejo de Estado, y en vista de todo decidirá el Ministro de Fomento acerca del proyecto que hubiere de ser elegido, procediéndose después á su tasación en los términos prevenidos para casos análogos en este reglamento.

A los autores de los demás proyectos les serán devueltos los suyos con los depósitos que hicieron al presentarlos.

Véase el art. 54 del reglamento que estudiamos.

Si se suprimiera la información de la Sección de Fomento del Consejo de Estado, nos parecería mejor redactado el art. 57 del reglamento, y más sencilla y rápida la tramitación del expediente comparativo.

Art. 58. En igualdad de circunstancias entre la primera propuesta y cualquiera de las demás que se hubiesen presentado posteriormente, será preferida la primera, y su proyecto el que se tase y sirva de base á la concesión.

En igualdad de circunstancias entre dos ó más de las propuestas presentadas con posterioridad á la primera, se declarará en todo caso preferible la que hubiese sido presentada con antelación, cuyo proyecto será entonces el que se tasará y servirá de base á la concesión. Para prevenir toda duda acerca de la fecha de la presentación de los proyectos, se observará estrictamente en estos casos lo previsto en el art. 23 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Véase el artículo 29 de la ley general de ferrocarriles.

El art. 23 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, determina que, al entregar el proyecto en el Ministerio de Fomento el particular ó Compañía que lo hubiere redactado, presentará á la vez como garantía del cumplimiento de sus ofertas el documento que acredite haber consignado donde corresponda, una cantidad equivalente al 1 por 100 del importe total del presupuesto para la ejecución de la obra. La Dirección general de Obras públicas dará al interesado recibo del proyecto, haciendo constar en él el día y la hora en que lo hubiere presentado; cuyo recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Art. 59. Determinado por uno ú otro de los medios indicados en los dos artículos anteriores, según los casos, el proyecto que ha de servir de base á la concesión, y tasado dicho proyecto, se presentará á las Cortes el oportuno de ley, y se seguirán en todo lo demás las prescripciones prefijadas en los artículos del 45 al 52 del presente reglamento, respecto á la subasta ó subastas, ejecución, explotación y entrega del camino, en los casos en que éste se ejecute con subvención.

Además de los artículos del presente reglamento citados en el texto, deben consultarse los 27 y 28 de la ley general de Ferrocarriles.

CAPÍTULO V

DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LOS FERROCARRILES

Art. 60. La gestión que acerca de la construcción, explotación y policía de los ferrocarriles corresponde al Ministro de Fomento, así como la vigilancia que al mismo compete ejercer sobre este servicio, según lo preceptuado en los arts. 60 y 61 de la ley de Ferrocarriles, se ejercerán con arreglo á las instrucciones especiales que rijan en la actualidad ó se dictasen en lo sucesivo, y á los principios que se fijan en el presente reglamento.

Véanse los artículos citados de la ley de Ferrocarriles, y los 55 y 56 de la misma.

Art. 61. La inspección que debe el Gobierno ejercer sobre los ferrocarriles, se divide en inspección técnica ó facultativa, é inspección administrativa ó mercantil. Ambas se ejercerán por funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento, quien podrá disponer que el personal de todas clases destinado á la inspección de una red dependa del Ingeniero Jefe de la División, ó que las inspecciones facultativa y administrativa se ejerzan por funcionarios independientes entre sí.

El art. 63 de este reglamento divide la inspección técnica ó facultativa en dos grupos, que aunque no designa con nombres especiales, sí especifica detalladamente las materias que cada una tiene á su cargo; y el 67 determina los asuntos que corresponden á la inspección administrativa ó mercantil.

Legislación supletoria.—Por Real decreto de 14 de Agosto de 1899 se dispone: «*Artículo 1.º* El servicio de inspección y vigilancia de los ferrocarriles, así en la parte técnica como en la administrativa y mercantil, será desempeñado en adelante por las Divisiones de ferrocarriles. Los Ingenieros Jefes de las expresadas dependencias y los Ingenieros subalternos de Caminos é Ingenieros mecánicos afectos á las mismas, se encargarán, ateniéndose á las instrucciones que se dicten, de los servicios encomendados hoy al Interventor central y á los Interventores de zona, cuyas plazas quedarán suprimidas. Los interventores de línea y de sección continuarán á las órdenes de los Ingenieros de las Divisiones con las mismas funciones que les encomendó el reglamento de 15 de Septiembre de 1895. (Véase en la *segunda parte complementaria* Sección III). *Artículo 2.º* El número de Divisiones de ferrocarriles se reduce á cuatro. La plantilla del personal de que deberá constar cada una, y la residencia donde habrá de radicar su jefatura, así como las líneas de cuya inspección haya de encargarse, se fijarán oportunamente». La Real orden de 14 de Agosto de 1899 determina que las jefaturas de las cuatro Divisiones de ferrocarriles residirán respectivamente: las de la primera y tercera en Madrid; la de la segunda en Barcelona, y la de la cuarta, en Sevilla. (A continuación publica la *Gaceta* del 22 de Agosto la relación de las líneas de que debe encargarse cada División, ordenando que la inspección y vigilancia de los ferrocarriles no incluídos en ella, será ejercida por la División cuyas líneas se hallen más directamente enlazadas con las regiones en que aquéllas radiquen).

El art. 3.º de la Real orden de 14 de Agosto de 1899 determina, que ningún Ingeniero, aspirante á Ayudante de Obras públicas, podrá ser destinado á los servicios propios del ramo que radiquen en Madrid, ni tampoco á una División de ferrocarriles, sin haber cumplido por lo menos cuatro años en el servicio ordinario en provincias; y establece además las plantillas de los servicios de Obras públicas del Estado. Por Real decreto de 6 de Julio de 1903, se creó con el carácter de tem-

poral y extraordinaria una Junta para que procediera en el plazo más breve posible á la inspección de las líneas en explotación, abonándose los gastos que se ocasionen, en forma de dietas, de la consignación que las Compañías satisfacen con arreglo á las leyes de concesión: La Real orden de 1.º de Agosto del mismo año dispone, que para el mejor desempeño de dicha Junta, utilice los datos y noticias que obren en las Divisiones de ferrocarriles, señalándose los extremos que debe abarcar el informe en que ha de dar cuenta de su investigación, examinando principalmente las relativas á *infraestructura, superstructura, material móvil* (de tracción y de transporte) é *inspección del Gobierno,* y fijándose el plazo máximo de tres meses para el cumplimiento de esa misión.

Art. 62. Los gastos de inspección serán de cargo del Estado ó de las Compañías de ferrocarriles, según se halle estipulado en las cláusulas de concesión de cada línea.

En el caso de que las Compañías se hallen obligadas á satisfacer el todo ó parte de los gastos expresados, el pago de los mismos se realizará directamente por el Estado, debiendo ingresar en el Tesoro como reintegro á los capítulos correspondientes del presupuesto las cantidades que por este concepto deban ser abonadas por las Empresas.

Puede afirmarse que la totalidad de las concesiones de ferrocarriles, se otorgan con la obligación impuesta á las Empresas de satisfacer los gastos de inspección; pues así lo dispone el art. 40 del *pliego de condiciones generales* de 15 de Febrero de 1856 que insertamos en la *segunda parte complementaria* de esta obra.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 14 de Septiembre de 1889, se dispuso que los tipos señalados en los pliegos de condiciones particulares

para el abono de las cantidades que con destino á gastos de inspección, han de satisfacer los concesionarios de ferrocarriles durante la construcción, deberán aplicarse á todos los kilómetros que constituyan la concesión, desde la fecha en que en cualquiera de ellos se dé principio á las obras, hasta que se abra á la explotación la sección de que formen parte, sin que pueda suspenderse esta obligación por el hecho de encontrarse las obras en construcción paralizadas.

El art. 18 de la ley de Presupuestos para 1904 aprobada en 29 de Diciembre de 1903, autorizó al Ministro de Agricultura y Obras públicas para invertir en gastos de inspección de ferrocarriles la diferencia entre los que abonan las Compañías para este servicio y el importe del personal de la intervención del Estado, no pudiendo crear plazas con categoría administrativa superior á la de Jefe de Negociado de primera clase.

En el Concierto económico con las provincias Vascongadas aprobado por Real decreto de 13 de Diciembre de 1906, se señaló como cupo de las contribuciones concertadas (art. 2.º): *Por asignación de las Empresas de ferrocarriles para gastos de inspección:* Vizcaya, 36.800 pesetas; Guipúzcoa, 2.350; Alava, 9.250. *Por transportes por las vías terrestre y fluvial*: Vizcaya, 545.268 pesetas; Guipúzcoa, 30.000; Alava, 10.290. Según el art. 7.º del referido concierto, las cantidades concertadas por el concepto de asignación de las Empresas de ferrocarriles para gastos de inspección y vigilancia, se entenderán sin perjuicio del derecho de la Hacienda á exigir de las Diputaciones el impuesto á que asciendan las liquidaciones anuales que por este concepto forma el Ministerio de Fomento.

Jurisprudencia.—No es responsable de los gastos de inspección dejados de abonar por una Compañía ferroviaria la nueva Empresa que adquirió la concesión en virtud de un concurso celebrado directamente con el Estado y no por acto de cesión, transferencia ni subrogación de derechos y obligaciones, imposibles cuando la primera se hallaba completamente extinguida (S. 18 de Marzo de 1902.)

Art. 63. La inspección facultativa se considerará á su vez dividida en dos partes, á saber: primera, la que debe ejercerse sobre la construcción, vía y obras, y explotación técnica; y segunda, la que corresponde al material y tracción.

Se considerará perteneciente á la primera parte, todo cuanto se refiere al estudio, confrontación y examen de los proyectos, á la construcción de las líneas, conservación y reparación de las obras, vía, material fijo y edificios, á la vigilancia del camino, de las señales y agujas, y á la composición y velocidad de los trenes.

Comprende la segunda parte todo lo relativo á la conservación y reparación del material móvil.

Art. 64. La Inspección facultativa se ejercerá por Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, auxiliados por Ingenieros mecánicos cuando el Gobierno así lo estime conveniente, por Ayudantes del personal subalterno de Obras públicas y por vigilantes que reunan las circunstancias que previene este reglamento.

Las condiciones para ser nombrados, tanto los Ingenieros de Caminos como mecánicos, los Ayudantes de Obras públicas y los Vigilantes, adscriptos á la Inspección facultativa de ferrocarriles, pueden verse en las notas correspondientes al artículo 66 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 20 de Diciembre de 1899 se dispuso que, la Dirección general de Obras públicas expida anualmente á los Ingenieros primeros y segundos Jefes de las divisiones, un billete de libre circulación en toda clase de trenes, coches y máquinas por las líneas some-

tidas á su inspección, con la facultad de transitar, en la forma que consideren más conveniente, por las vías, estaciones y dependencias todas de las Compañías; y que los Ingenieros primeros Jefes de las divisiones expidan análogamente á favor de los Ingenieros subalternos de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros mecánicos, Ayudantes de Obras públicas, Interventores de línea y de sección, Sobrestantes y Celadores de vía á sus órdenes, pases para viajar y transitar libremente; pero única y exclusivamente por las líneas, secciones ó demarcaciones y dependencias anejas en que ejerzan su cargo.

Art. 65. La Inspección facultativa estará en cada una de las divisiones creadas, ó que se crearen en lo sucesivo, á cargo de un Ingeniero de la clase de Jefes, del cual dependerá, en el caso de que este servicio estuviere separado del administrativo, el personal de todas clases á que se refiere el artículo anterior. Los Ingenieros mecánicos afectos al servicio de las divisiones serán los especialmente encargados de lo relativo á la conservación y reparación del material móvil, ejerciendo su cargo á las órdenes de los Ingenieros de las divisiones correspondientes.

Véanse los artículos 61 y 64 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 14 de Mayo de 1891 dispone:

Primero. En los quince primeros días de cada mes las divisiones de ferrocarriles remitirán á la Dirección general de Obras públicas un estado, expresando las denuncias que aquéllas hayan formulado ante los Gobernadores civiles de las provincias, respecto á las faltas cometidas durante el mes anterior por las Compañías de ferrocarriles sometidas á su inspección, clasificándolas según

su importancia y consecuencias, y manifestando también los correctivos que las divisiones hayan propuesto se apliquen á las Empresas respectivas.

Los Gobernadores de las provincias, por su parte, en igual período de tiempo—los quince primeros días de cada mes—, remitirán á la Dirección general expresada, y harán insertar en los *Boletines oficiales* un estado, en que figuren los mismos elementos que en el anterior, agregando una columna en que consten las correcciones que el Gobernador haya impuesto á las Compañías.

Segundo. En los quince primeros días de cada mes las divisiones de ferrocarriles remitirán igualmente á la Dirección general de Obras públicas tres estados, expresando: el primero, los accidentes y los retrasos ocurridos á los trenes, con inclusión del número total de éstos que hayan circulado por las líneas de la división, y de las distancias que hayan recorrido; el segundo, del número de accidentes personales ocurridos en la explotación, comparado con el total de viajeros transportados; y el tercero, del número de reclamaciones entabladas por el público contra las Empresas por conducto de los Delegados del Gobierno, clasificándolas en procedentes é improcedentes, á juicio de la división, determinando la debida separación entre las referentes al servicio de viajeros, y las relativas al de mercancías, y estableciendo comparación respectivamente con el número total de los primeros que se hayan transportado y el de expediciones de las segundas que se hayan llevado á efecto. Por Real decreto de 12 de Abril de 1901 se establece que ningún Ingeniero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, ni funcionarios de los Cuerpos facultativos, auxiliares de Obras públicas, podrá ser destinado á ninguna División de ferrocarriles sin haber cumplido antes cuatro años en los servicios ordinarios de fuera de Madrid.

Art. 66. Los funcionarios facultativos que hubiesen de ejercer el servicio de inspección técnica, serán nombrados libremente por el Ministro de Fo-

mento, como los de su clase que desempeñan los demás servicios de Obras públicas.

Los Ingenieros mecánicos serán nombrados de la misma manera.

En cuanto á los vigilantes afectos á la inspección facultativa, serán elegidos entre los licenciados del Ejército que hubieren servido en Cuerpos facultativos ó Guardia civil, siempre que tuviesen buenas notas en sus hojas de servicio. Los empleados de esta clase no podrán ser separados del servicio sino por faltas cometidas en el mismo, previo expediente instruído con arreglo á los trámites que se fijen en las instrucciones que se dicten al efecto.

Véase el art. 64 del presente reglamento.

El Real decreto de 20 de Mayo de 1897, que insetamos como nota al art. 68 del presente reglamento, suprimió el personal de vigilantes, sustituyéndolos por sobrestantes de Obras públicas, y modificó esencialmente lo dispuesto en el último párrafo de este artículo.

Legislación supletoria.—Por Real decreto de 13 de Marzo de 1896 se dispone: Artículo 1.º El personal de Ingenieros mecánicos que presta servicio á las órdenes de los Jefes de las divisiones de ferrocarriles, constituirá un Cuerpo de escala cerrada, que se regirá por las mismas disposiciones que los demás Cuerpos de Obras públicas, asimilándose para la aplicación de ellas á las categorías de Ingenieros primeros y segundos de Caminos, Canales y Puertos, en sus correspondientes clases..... Art. 3.º Constituirán la plantilla los que actualmente desempeñan el cargo de Ingeniero mecánico en las Divisiones de ferrocarriles, debiendo ser colocados en ella por orden de antigüedad en el desempeño del expresado cargo. Las vacantes que resultaren en lo sucesivo, después de correr la escala, se cubrirán por concurso entre los aspi-

rantes que, poseyendo el título de Ingeniero industrial, reunan mayores méritos..... El Real decreto de 6 de Octubre de 1905 establece: Art. 1.º Podrán tomar parte en los concursos para la provisión de vacantes en el Cuerpo de Ingenieros mecánicos de las Divisiones de ferrocarriles, los que reunan las condiciones siguientes: 1.ª Ser español y no exceder de treinta y cinco años de edad el día último señalado para presentar las instancias, solicitando tomar parte en el concurso. 2.ª Poseer el título de Ingeniero industrial, expedido precisamente por el Ministerio de Fomento ó por el de Instrucción pública y Bellas Artes. 3.ª Tener la robustez física necesaria para la clase de servicios á que han de dedicarse. 4.ª No hallarse inhabilitado para ejercer cargos públicos, ni haber sido expulsado de Cuerpo ni Corporación alguna por el correspondiente Tribunal de honor ó mediante expediente.

Art. 67. Corresponde á la inspección administrativa de los ferrocarriles cuanto se refiere á la explotación comercial, á las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos á dicha explotación, á la acción y vigilancia que al Gobierno compete ejercer sobre este personal, y á la seguridad de la circulación en caso de atentado contra los trenes ó alteración del orden público.

Véase el art. 61 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—El Real decreto de 1.º de Septiembre de 1895, dispone que el personal encargado de la inspección de los ferrocarriles en la parte administrativa, se organice, conforme el artículo 32 de la ley de presupuestos de 1895-96, con la denominación de *Intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles*, constituyendo un Cuerpo auxiliar de Obras públicas, y aplicándosele las disposiciones, reglamentos é instrucciones por que se rigen los Cuerpos auxiliares de Obras públicas.

En la *segunda parte complementaria* III y IV de esta obra, pueden verse el *Reglamento para la intervención del Estado en la explotación de ferocarriles* de 15 de Septiembre de 1895, y las *Reglas para el funcionamiento de la Inspección administrativa* aprobadas por Real orden de 26 de Agosto de 1899.

Art. 68. El personal destinado á la inspección administrativa se compondrá de Inspectores Jefes, Inspectores especiales y Comisarios, cuyo número y sueldos serán los que se fijen en las leyes de presupuestos, con arreglo á las necesidades del servicio.

Legislación supletoria.—El Real decreto de 20 de Marzo de 1891 dispone lo siguente:

Artículo 1.º Se suprime el personal de Inspectores Jefes, Inspectores especiales y Comisarios de que constan las Inspecciones administrativas y mercantiles de ferrocarriles. Se suprime igualmente el personal de Vigilantes que presta servicio en las divisiones de las mismas.

Art. 2.º El servicio de inspección y vigilancia de ferrocarriles, así en la parte técnica como en la administrativa y mercantil, será desempeñado en adelante por las divisiones de ferrocarriles.

Los Ingenieros Jefes, Ingenieros y Ayudantes de las mismas se encargarán del servicio que desempeñaban los Inspectores Jefes ó Inspectores especiales de la Inspección administrativa y mercantil, distribuyéndose uno y otro servicio con arreglo á las instrucciones que se dicten.

Art. 3.º El servicio que estaba asignado á los Comisarios de dicha inspección y á los Vigilantes de las divisiones, será desempeñado en lo sucesivo por Sobrestantes procedentes del personal facultativo subalterno de Obras públicas, el cual tendrá á su cargo todo lo referente á vigilancia de la explotación técnica y de la administrativa y mercantil. El número de Sobrestantes de la explotación será por ahora el de 255 para todas las divi-

siones de ferrocarriles. Se aumentará proporcionalmente á medida que se abran á la explotación nuevas líneas. Los Sobrestantes de la explotación disfrutarán la indemnización de 500 pesetas anuales por gastos de movimiento.

Art. 4.º Podrán ser nombrados para las 255 plazas á que se refiere el artículo anterior:

Primero. Los individuos del personal de las Inspecciones administrativa y mercantil, suprimido en virtud del art. 1.º, siempre que tengan veintitrés años de edad y hayan disfrutado sueldos superiores ó iguales al de la plaza para que se les nombre.

Segundo. Los Vigilantes suprimidos que hubieren sido nombrados con las condiciones exigidas por el art. 66 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

....

Art. 6.º En lo sucesivo se ingresará en la clase de Ayudantes y Sobrestantes de Obras públicas, mediante examen de convocatoria libre, en el que, además de los conocimientos técnicos, se exigirán los correspondientes á la parte administrativa y mercantil del servicio de ferrocarriles, con sujeción á los programas que se publicarán.

Art. 69. Los funcionarios destinados al servicio de la inspección administrativa serán nombrados por el Ministro de Fomento con arreglo á lo que disponen ó en lo sucesivo dispusieren las leyes é instrucciones especiales sobre la materia.

Dichos empleados deberán tener conocimiento exacto de las leyes generales de Ferrocarriles, de sus pliegos de condiciones y tarifas, de la ley y reglamento de Policía de los mismos, y de cuantas disposiciones se hubieren dictado por el Gobierno y las Compañías sobre los servicios del telégrafo y de la explotación comercial de las líneas.

Consúltese en la nota al artículo anterior, el Real decreto de 20 de Marzo de 1891, y principalmente su art. 6.°

Art. 70. Los Inspectores y Comisarios destinados al servicio de la inspección administrativa de los ferrocarriles, no podrán ser separados de sus destinos sino por faltas cometidas en el desempeño de sus cargos, y previa la formación del oportuno expediente, con arreglo á los trámites que se fijen en las instrucciones que se dicten al efecto.

Véanse los artículos 1.° y 3.° del Real decreto de 20 de Marzo de 1891, inserto en la nota al art. 68 del presente reglamento

CAPÍTULO VI

DE LOS FERROCARRILES DESTINADOS Á USO PARTICULAR

Art. 71. Los ferrocarriles destinados al servicio de una industria ó uso particular, para cuya ejecución no se solicite ocupación de dominio público ni la expropiación forzosa, podrán realizarse sin otra formalidad que la de dar conocimiento de su construcción á la Autoridad superior civil de la provincia correspondiente, pudiendo explotarse después sin otras restricciones que las que impongan los reglamentos de salubridad y seguridad pública, al tenor de lo expresado en el art. 62 de la ley de Ferrocarriles.

Véanse los artículos 62 y siguientes de la ley general de Ferrocarriles.

Las facilidades convenientes que concede este

artículo para la realización de los ferrocarriles destinados al servicio de una industria ó uso particular, en los especiales casos que expone, han sido anuladas en parte por tres Reales órdenes que en el intervalo de un año han dispuesto tres preceptos completamente distintos, como puede observarse á continuación.

Legislación supletoria.—La Real orden de 30 de Diciembre de 1901 determina que la Dirección de Agricultura, Industria y Comercio intervenga en la tramitación de los expedientes de concesión de ferrocarriles mineros de servicio general y de uso particular, ya pretendan ó no ocupación de terrenos de dominio público ó los beneficios de la ley de expropiación, así como en la de los relativos á cables aéreos destinados al transporte de minerales.—La de 8 de Febrero de 1902 dispuso que los mencionados expedientes se tramiten en las oficinas provinciales, de manera análoga á como se hace en los de alumbramiento de aguas. Y por último la de 8 de Noviembre de 1902 ordenó que los referidos expedientes se tramiten por el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, oyendo necesariamente á los Ingenieros del ramo de Minas, y que la Dirección de Obras públicas, oiga, antes de proponer resolución, á la de Agricultura.

Art. 72. Cuando un particular ó Compañía pretenda ejecutar una línea de ferrocarril para el servicio de una industria privada y necesite para ello la ocupación de terreno de dominio público, el interesado presentará al Ministro de Fomento una solicitud, acompañada del proyecto correspondiente.

Este proyecto constará solamente de una Memoria explicativa con la descripción del trazado, un plano general y perfil también general, los particulares del terreno de dominio público que la línea atraviese, las plantas y alzados de las obras que se

propongan para dichos terrenos y el presupuesto aproximado del coste de tales obras.

Véanse los artículos 63, 64 y 66 de la ley de Ferrocarriles, y la nota correspondiente al segundo.

Art. 73. Los documentos expresados en el artículo anterior se remitirán al Gobernador de la provincia correspondiente para que abra sobre ellos la información que prescribe el art. 67 de la ley de Ferrocarriles. El Gobernador oirá en esta información á los Ayuntamientos de los términos municipales que atraviese la línea, á la Diputación provincial, y al Ingeniero Jefe de la provincia. Dicha Autoridad remitirá después el expediente, con su informe, al Ministerio de Fomento, el cual, por medio de una Real orden, podrá conceder la autorización solicitada después de oída la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Concedida la autorización, el peticionario podrá construir y explotar el camino, sin otras restricciones que las que se refieren á la salubridad y seguridad pública, y á las condiciones que se le hubieren impuesto en la orden de autorización para el uso del dominio público que se hubiere concedido.

Antes de comenzar los trabajos, el interesado prestará en fianza una cantidad equivalente al 5 por 100 del presupuesto de las obras que hubieren de ejecutarse sobre terrenos de dominio público, cuya fianza le será devuelta cuando justifique haber satisfecho los compromisos contraídos.

Véanse los artículos 63, 65 y 67 de la ley general de Ferrocarriles.

Aparte el exceso de informaciones, que también

en este caso nos parecen por demás abundantes, pues podían suprimirse perfectamente las de las Diputaciones provinciales y la de la Junta consultiva de Caminos, el artículo completa de modo suficiente las disposiciones de la ley de Ferrocarriles, relativas á la materia.

Art. 74. La intervención de los Agentes administrativos en las concesiones á que se refieren los dos artículos precedentes, se limitará á vigilar el exacto cumplimiento de las condiciones que se hubieren impuesto para la ejecución de las obras que hayan de establecerse sobre los terrenos de dominio público cedidos al concesionario.

Las autorizaciones de esta clase quedarán anuladas si, por parte de los concesionarios, no se diese el debido cumplimiento á las cláusulas estipuladas en la orden de concesión, debiendo en tal caso demolerse las obras que se hubieren ejecutado en terrenos de dominio público, y retirarse todos los materiales para que los expresados terrenos queden libres y en el mismo estado en que se encontraban antes del otorgamiento de la concesión.

El concesionario podrá acudir por la vía contencicsa contra la Real orden de anulación; pero una vez confirmada ésta perderá la fianza constituída, y los terrenos cedidos volverán á formar parte del dominio público.

Aunque el artículo no lo expresa claramente, debe entenderse que la demolición de las obras ejecutadas en terrenos de dominio público, sin la autorización superior y la retirada de los materiales de los mismos, ha de hacerse por los concesionarios ó á su costa.

Art. 75. Para la ejecución de todo ferrocarril destinado á uso público, aunque no de interés general, y para la de todos aquellos que, destinados á una industria privada ó uso particular, hayan de servir para el uso público, podrá pretenderse la ocupación del dominio del Estado y el derecho de expropiación del dominio privado, según lo prescrito en el art. 64 de la ley de Ferrocarriles.

En este caso, la Compañía, particular ó interesado, dirigirá al Ministro de Fomento una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, ajustado á lo que se prescribe en los arts. 8.° y 9.° del presente reglamento.

A los documentos que constituyen el proyecto se agregarán los que el peticionario considere del caso para probar la necesidad de la expropiación, y una relación por términos municipales de los propietarios cuyas fincas hubieren de ser ocupadas.

Véanse los arts. 64 y 66 de la ley de Ferrocarriles, y los del presente reglamento citados en el texto.

Este artículo confirma nuestra opinión, expuesta ya con otro motivo, de que tanto la ley de Ferrocarriles, de un modo velado y defectuoso, como el reglamento para su ejecución, de manera más expresa y evidente, comprenden bajo el concepto de ferrocarriles de uso particular: 1.°, los destinados exclusivamente al servicio de una industria privada; 2.°, los destinados al servicio de una industria al propio tiempo que al uso público; 3.°, los destinados solamente al uso particular, y 4.°, los destinados al uso particular y público conjuntamente.

Art. 76. El Ministro de Fomento remitirá al Gobernador de la provincia correspondiente el proyecto y documentos á que se refiere el artículo ante-

rior, para que proceda á la información que previene la ley.

Esta información versará á la vez sobre la ocupación del dominio del Estado y sobre la conveniencia de la declaración de utilidad pública. El Gobernador anunciará en el *Boletín oficial* la petición solicitada, con la lista nominal de los interesados en la expropiación; ordenará al peticionario que verifique el replanteo, y oirá las reclamaciones que presentaren ante el Alcalde respectivo los propietarios ó sus representantes, ajustándose en todos estos trámites á lo que previene el art. 156 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Se pasará después el expediente al peticionario para que se haga cargo y conteste á las reclamaciones presentadas, y el Gobernador, oída la Comisión permanente de la Diputación provincial y el Ingeniero Jefe de la división, remitirá dicho expediente, con su propio informe, al Ministro de Fomento.

Véase el artículo anterior, y los 64 y 67 de la ley de Ferrocarriles.

El art. 156 del reglamento de Obras públicas, dispone que, el Gobernador dará conocimiento al Alcalde del término en que hubiere de ejecutarse la obra, de la orden de replanteo, con el fin de que lo ponga en conocimiento de los propietarios interesados y les indique el día ó días en que aquél tendrá lugar. El peticionario ó un delegado suyo procederá al citado replanteo, oyendo sobre el terreno á los dueños de las fincas que el trazado hubiere de ocupar y dándoles verbalmente cuantas explicaciones exijan. Los dueños podrán hacer cuantas reclamaciones consideren pertinentes dentro de los veinte días siguientes al de la terminación del replanteo, dirigiéndolas al Alcalde del pueblo respectivo. El Ayuntamiento, oyendo previamente

al Director facultativo de las obras municipales, deliberará sobre las reclamaciones presentadas y acerca de si procede ó no la declaración de utilidad, y el Alcalde remitirá al Gobernador el expediente con el informe del Ayuntamiento y el suyo propio. Por último, el Gobernador, previa Audiencia del peticionario é informe del Ingeniero Jefe y de la Diputación provincial, hará la declaración de utilidad pública en acuerdo razonado que se insertará en el *Boletín oficial* de la provincia.

Art. 77. El Ministro de Fomento pasará el expediente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, para que informe, tanto sobre las circunstancias técnicas del proyecto, como sobre los incidentes y reclamaciones que se hubieren suscitado, y para que proponga las bases, con arreglo á las cuales pueda otorgarse la concesión.

Con todos estos antecedentes, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, según los artículos 64 y 68 de la de Ferrocarriles.

Sancionada y promulgada la ley, quedará otorgada la concesión, y por tanto, sujeta *ipso facto* en todo lo que sea aplicable á cuanto en el cap. 3.º del presente reglamento se prescribe respecto de las concesiones no subvencionadas.

Véanse los artículos de la ley de Ferrocarriles, mencionados en el texto y el 67 de la misma; y el capítulo 3.º del presente reglamento.

CAPÍTULO VII

DE LAS FORMALIDADES NECESARIAS PARA LA CONCESIÓN DE TRANVÍAS

Art. 78. Ningún tranvía, ó sea ferrocarril establecido sobre una vía pública, podrá ser ejecutado mientras no se forme y apruebe su correspondiente proyecto.

Este proyecto deberá constar:

1.° De una Memoria, en que se haga la descripción del tranvía y se demuestren las ventajas que de su ejecución reportarán los intereses públicos.

2.° De un plano general, en que se marque claramente la dirección del camino; de un perfil general también que manifieste sus rasantes, y de los correspondientes planos de detalle, en que se dé clara idea del sistema que hubiere de emplearse sobre la vía pública en las diversas circunstancias en que ésta se encontrare. Si se atravesasen poblaciones ó el tranvía se estableciese sobre vías urbanas, se acompañarán también planos en grande escala de las calles por donde se dirija la línea, y su posición respecto de las aceras y de las fachadas de las casas.

3.° De un pliego de condiciones facultativas, en que se describan las obras y se den detalles relativos á la construcción.

4.° De un presupuesto.

5.° Y de la tarifa de los precios que han de exigirse por la explotación del tranvía, con un cálculo de los rendimientos probables de la Empresa.

Aparte de la definición legal que este artículo, lo mismo que el 69 de la ley general de Ferrocarriles, da del tranvía, la corriente vulgar considera como tal todo ferrocarril destinado al servicio interior de las poblaciones, ó cuyo motor es la fuerza animal. Excusado es advertir la reducción que esta clase de tracción va teniendo de día en día.

Véase la ley de 16 de Julio de 1864, en la sección c) de esta obra.

Jurisprudencia.—No están sujetos al impuesto sobre los billetes de los viajeros, los tranvías que tengan un recorrido menor de seis kilómetros, aunque enlacen por mera coincidencia con un ferrocarril (S. de 17 de Marzo de 1896). Se infringe el artículo 78 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, en sus párrafos 3.º y 5.º, cuando una Compañía de tranvías no acompaña los pliegos de condiciones facultativas, describiendo las obras, dando detalles relativos á la construcción, ni tampoco las tarifas de precios que habían de exigirse por la explotación, con un cálculo de los rendimientos probables de la Empresa; omisiones que determinan un vicio de nulidad en la concesión (S. de 27 de Febrero de 1902).

Art. 79. La aprobación del proyecto de que se trata en el artículo anterior corresponde al Ministro de Fomento.

1.º Cuando el tranvía que se propone hubiere de ocupar una carretera del Estado.

2.º Cuando hubiere de ocupar una carretera provincial.

3.º Cuando ocupare en parte una carretera del Estado y en parte una carretera provincial.

4.º Cuando ocupare en parte una carretera del Estado y en parte un camino municipal ó vía urbana.

5.º Cuando á la vez hubiere de ocupar una ca-

rretera provincial y un camino municipal ó vía urbana.

6.° Cuando la tracción hubiere de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, cualquiera que sea la vía pública que se trate de ocupar.

Véanse los arts. 70, 71 y 72 de la ley general de Ferrocarriles, y sus notas respectivas.

Legislación supletoria.—La Real orden de 31 de Julio de 1897 dispone lo siguiente: «1.° Que para la circulación por las carreteras del Estado de vehículos que no sean movidos por la fuerza animal, pueden adoptarse las siguientes reglas: *A* Se solicitará del Ingeniero Jefe de la provincia la autorización necesaria, acompañando á la petición un dibujo detallado del vehículo motor, y una Memoria en la que se explicará el mecanismo, su peso, el que carga sobre cada rueda, los frenos, y cuantas noticias sean necesarias para la mejor inteligencia. *B*. El Ingeniero Jefe, teniendo en cuenta las condiciones de la carretera y las de resistencia de las obras, aceptará ó negará la autorización, dictando, en el primer caso, las prescripciones de velocidad, enfrenado y demás que deberán observarse en la circulación de los vehículos motores en los diversos trozos ó secciones. *C*. Los vehículos motores no producirán humo ni ruido especial que pueda espantar á las caballerías de los vehículos ordinarios. *D*. En los casos en que el Ingeniero Jefe niegue la autorización, podrá acudirse en alzada al Ministerio de Fomento. *E*. La circulación de estos carruajes quedará también sometida á cuanto disponga el reglamento para la conservación y policía de las carreteras. 2.° En ningún caso podrá constituir monopolio á favor de persona, Corporación ó Sociedad, el permiso para circular por las carreteras con vehículos ó carruajes, cualquiera que sea el motor.»

Art. 80. La aprobación de los proyectos de tranvías corresponde á los Gobernadores de las provin-

cias, cuando aquéllos hubieren de establecerse en toda su longitud sobre caminos municipales ó vías urbanas.

Véase el art. 71 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 81. Siempre que un particular ó Compañía pretendiere ejecutar un tranvía de los designados en el art. 79, dirigirá su petición al Ministro de Fomento, acompañada del proyecto á que se refiere el art. 78, acreditando haber hecho el depósito de una cantidad equivalente al 1 por 100 del presupuesto

Después se anunciará la petición en la *Gaceta* y *Boletín oficial* de la provincia correspondiente, dando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

Consúltense los arts. 73 y 77 de la ley de Ferrocarriles.

Art. 82. Si dentro del plazo hábil á que se refiere el artículo anterior no se hubiese admitido ningún otro proyecto, el presentado pasará al Ingeniero Jefe de la provincia para que verifique su confrontación sobre el terreno en toda la parte en que haya de ocupar una carretera del Estado.

Después se pasará á la Diputación por conducto del Gobernador, para que el Jefe facultativo de las obras provinciales verifique igual confrontación en lo tocante á la parte del tranvía que hubiere de ocupar carreteras provinciales.

Y, por último, el Gobernador pasará el proyecto

al Ayuntamiento ó Ayuntamientos respectivos, para que los facultativos correspondientes lo confronten sobre el terreno en toda la parte que las obras hubiesen de ocupar caminos municipales ó vías urbanas, dentro del término de cada Municipio.

El Ingeniero Jefe y los Jefes facultativos de Obras públicas provinciales y municipales que hubieren ejecutado las operaciones de confrontación, manifestarán si los datos presentados son exactos, y al propio tiempo informarán acerca de la parte técnica, manifestando si en su concepto puede admitirse el proyecto tal como se presenta, ó si habrá necesidad de introducir en él algunas modificaciones.

Véase el art. 73 de la ley de Ferrocarriles.

Jurisprudencia.—La Real orden que otorga á una Empresa de tranvías el derecho á conducir coches á remolque de sus carruajes automóviles, es definitiva y susceptible de impugnación en vía contenciosa por el Ayuntamiento de la población que, debiendo ser oído en el expediente, no lo fué; por cuya razón es nula aquella resolución (S. de 18 de Noviembre de 1902).

Art. 83. En el caso de que dentro del plazo de los treinta días designados en el art. 81 se hubiesen presentado y admitido nuevos proyectos, éstos se pasarán igualmente, al propio tiempo que el primero, á los Ingenieros del Estado y Jefes facultativos de los servicios provinciales y munipales para que se verifique la confrontación de todos ellos en los términos prefijados en el artículo anterior.

En este caso, los informes de los funcionarios facultativos se extenderán á la comparación entre los

diversos proyectos, manifestando si alguno merece la preferencia y las razones en que esta opinión se funda.

En todo caso, los gastos de la confrontación serán de cuenta del peticionario ó peticionarios á quienes correspondan los proyectos respectivos.

Art. 84. Los informes de que tratan los dos artículos anteriores se dirigirán al Gobernador con los proyectos á que se refieran, y una vez recibidos por dicha Autoridad, dispondrá la misma que se proceda á una información en los términos en que para estos casos previenen la ley general de Obras públicas, el reglamento para su ejecución y el artículo 87 de éste.

Véase el art. 87 del presente reglamento. Consúltense también los artículos 94 y siguientes de la ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, que se insertan en el *apéndice tercero* de esta obra.

Según el art. 24 del reglamento de Obras públicas, las informaciones referidas en el texto las dirigirán los Gobernadores de las provincias interedas, habiendo de recar sobre la conveniencia de la concesión y sobre las tarifas propuestas para el uso y aprovechamiento de las obras; serán oídos verbalmente los particulares interesados, los cuales deben contestar á un interrogatorio especial, é informarán por escrito las Corporaciones y funcionarios á quienes se crea conveniente consultar, siendo preciso oir á las Diputaciones provinciales é Ingenieros Jefes de las provincias correspondientes.

Art. 85. Cuando se trate de un tranvía que hubiere de ocupar solamente una carretera del Estado, serán oídos en esta información el Ingeniero

Jefe de la provincia y la Comisión permanente de la Diputación provincial, debiendo el Gobernador remitir el expediente con su informe al Ministro de Fomento.

Este artículo y los siguientes, hasta el 90 inclusive, desarrollan la forma y condiciones en que se ha de realizar la información sobre el proyecto ó proyectos de tranvías presentados, siendo distintas las personas y Corporaciones informantes, según la vía ó vías que atraviesen. La minuciosidad y separación con que el reglamento de ferrocarriles estudia estas informaciones, hacen inútil toda explicación relativa á la materia.

Art. 86. Si sólo hubieran de ocuparse carreteras provinciales dentro de los límites de una misma provincia, se consultará á la Diputación provincial, que emitirá su informe, oyendo previamente al Director facultativo de la Corporación; después informará el Ingeniero Jefe, y, por último, el Gobernador al elevar el expediente á la superioridad. De un modo análogo se procederá si las obras hubiesen de ocupar á la vez carreteras del Estado y de las provincias, agregando el informe de la Comisión permanente, que habrá de ser oída después del Ingeniero Jefe.

Art. 87. Si el tranvía hubiere de ocupar en parte una carretera del Estado y en parte otra municipal ó vías urbanas, serán oídos en primer lugar los Ayuntamientos de los pueblos interesados, en los cuales se abrirá una información pública por espacio de veinte días, á lo menos, á la que podrán acudir todos los vecinos que se consideren interesados, exponiendo lo que tengan por conveniente.

Los Ayuntamientos informarán después de consultado previamente el parecer del Jefe facultativo. En seguida se oirá al peticionario para que conteste á las reclamaciones que se hubieren hecho. Después se consultará al Ingeniero Jefe de la provincia y á la Comisión permanente de la Diputación provincial, debiendo informar el último el Gobernador al elevar el expediente al Ministro de Fomento.

Véase la sentencia de 18 de Noviembre de 1902, en la nota al art. 82 del presente reglamento.

Art. 88. Si á la vez hubiera de ocuparse una carretera provincial y otra municipal ó vías urbanas, se oirá, en primer término, al Ayuntamiento ó Ayuntamientos interesados, según preceptúa el artículo anterior, después á la Diputación provincial, la que informará oyendo previamente el parecer de su Director facultativo. Se pasará luego el expediente al peticionario para que pueda contestar á las observaciones y reclamaciones que se hubieren hecho, y cumplida esta formalidad, informarán el Ingeniero Jefe, la Comisión permanente, cuyo dictamen recaerá sobre los puntos de derecho que hubieren podido suscitarse, y, por último, el Gobernador, que remitirá el expediente al Gobierno.

Art. 89. Cuando se trate de un camino en que la tracción hubiere de ejercerse por medio del vapor, ó del aire comprimido, ó de cualquier otro modo que no sea la fuerza animal, las informaciones á que se refieren los artículos del 84 al 88 tendrán lugar según los casos, ateniéndose á las reglas en

ellos establecidas, extendiéndose en este caso á las ventajas ó inconvenientes que pueda tener el empleo del motor que se proponga, y á las condiciones que en su caso habrían de imponerse para prevenir los perjuicios que pudieran irrogarse al tránsito público.

El nuevo modo de ser de los tranvías en lo referente al sistema de tracción, hace que sean insuficientes todas las reglas y prescripciones que contiene tanto la ley de Ferrocarriles como el reglamento dictado para su ejecución, por la notable transformación que los mismos han sufrido en el motor empleado, desde 1877-78 hasta la fecha.

Art. 90. Cuando fueren dos ó más los proyectos admitidos y confrontados, las informaciones recaerán sobre todos ellos á la vez, debiendo los particulares, funcionarios y Corporaciones informantes manifestar su opinión acerca de cuál merezca la preferencia. En este caso, los peticionarios serán oídos en la información por el orden inverso de la presentación de sus proyectos, de modo que el autor del primero que se presentó habrá de ser el último á quien se oiga, cuidando siempre los Gobernadores de conceder los plazos más cortos posibles para que los peticionarios remitan sus contestaciones, con el fin de abreviar la tramitación.

Este artículo ofrece una novedad plausible y digna de ser anotada, con relación á todos los demás del reglamento y á la totalidad de los de la ley de Ferrocarriles; pues es el único que se preocupa de que los expedientes informatorios para otorgar una concesión sean breves, rápidos y sencillos, si bien limita tales ventajas, á las contestaciones que deben dar los peticionarios de los proyectos de

tranvías admitidos, cuando sean varios los presentados.

Art. 91. En todos los casos á que se refieren los artículos anteriores, una vez recibido el expediente en el Ministerio de Fomento, se pasará á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos para que informe acerca de la parte técnica del proyecto ó proyectos presentados, así como respecto á la preferencia que deba darse á uno de ellos, debiendo al propio tiempo proponer las condiciones con arreglo á las que en su caso podrá otorgarse la concesión.

El Ministro de Fomento aprobará, si así procediere, en vista del expediente, el proyecto presentado, ó el que merezca la preferencia entre los admitidos.

Si de la tramitación resultare que para aprobar el proyecto es preciso introducir en él algunas modificaciones, se procederá en tal caso como se previene en el art. 19 del presente reglamento.

Véase el artículo del presente reglamento citado en el texto.

Art. 92. Cuando el proyecto de tranvía se encontrase en alguno de los casos mencionados en el artículo 73 de la ley de Ferrocarriles, es decir, cuando las obras hubiesen de ocupar carreteras del Estado, carreteras provinciales pertenecientes á más de una provincia, carreteras del Estado y de las provincias simplemente, y en fin, carreteras del Estado y de los Municipios ó vías urbanas á la vez, aprobado el proyecto en los términos fijados en el artículo ante-

rior, se procederá á su tasación, según para casos análogos se prefija en el presente reglamento.

Véanse el art. 73 de la ley de Ferrocarriles, y los 41 y 42 del presente reglamento.

Art. 93. El Ministro de Fomento, que es á quien compete otorgar la concesión en los casos marcados en el art. 73 de la ley, anunciará en seguida la subasta de las obras por término de dos meses y sobre la base del proyecto aprobado.

La subasta versará, según lo dispuesto en el artículo 76 de la misma ley, sobre el tipo de las tarifas á igualdad de proposiciones sobre el plazo de la concesión; debiendo advertirse que en todo caso al autor del proyecto aprobado se le reserva el derecho de tanteo en el remate, y que si éste no hiciese uso de él, deberá el rematante abonarle dentro del plazo de un mes el importe del proyecto, según la tasación practicada.

Véanse los arts. 73 á 76 de la ley general de Ferrocarriles.

Consúltese en la nota al art. 56 del presente reglamento, la Real orden de 26 de Mayo de 1884, que declara que la ley de 16 de Agosto de 1883, también inserta en la misma nota, relativa á no concederse en las subastas de concesiones de ferrocarriles subvencionados el derecho de tanteo, no es extensiva á los tranvías, á los que continuará aplicándose el art. 93 del presente reglamento.

Legislacion supletoria.—Por Real decreto de 31 de Marzo de 1905 se estableció que, el plazo de dos meses que para los anuncios de subastas de tranvías, previene el art. 93 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la ley de Ferrocarriles, se reduzca á quince días para la del

tranvía de la Cárcel celular á la Escuela especial de Ingenieros agrónomos de Madrid.

Art. 94. En caso de que de las informaciones que deban hacerse resultare igualdad de condiciones entre dos ó más de los proyectos admitidos, se considerará como preferible el que fué presentado con prioridad, el cual será en este caso el que se tasará y servirá de base á la subasta de que tratan los artículos anteriores.

Art. 95. Adjudicado el remate, el declarado concesionario constituirá, dentro del término de quince días, una fianza equivalente al 5 por 100 del presupuesto, según previene la ley para el caso de ferrocarriles subvencionados. El concesionario ejecutará las obras con arreglo á las cláusulas estipuladas, y bajo la inspección y vigilancia de los Ingenieros del Estado en toda la parte en que se ocupen carreteras del mismo. En la parte en que el tranvía ocupe carreteras de provincia, la inspección habrá de ejercerse por los Directores facultativos de las obras provinciales, correspondiendo dicha inspección á los Agentes facultativos de los Ayuntamientos en toda la parte en que la obra ocupe caminos municipales ó vías urbanas dentro de las poblaciones.

Véase el art. 16 de la ley de Ferrocarriles.

Legislación supletoria.—La Real orden de 1.° de Abril de 1901, dispone: «Artículo 1.° Es atribución exclusiva de los Ayuntamientos la Inspección y vigilancia de los tranvías cuya tracción se desarrolla en los caminos municipales ó vías urbanas, cualquiera que sea el motor que en ellas se aplique, y lo mismo durante el perído de construcción

que en el de explotación, en la forma que determina el art. 95 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles. Art. 2.º Se recuerda á dichos Ayuntamientos, así como á las Autoridades gubernativas y á las Empresas de tranvías, el exacto cumplimiento del art. 121 del citado reglamento, que determina las velocidades á que deben acomodarse en su marcha los tranvías movidos por cualquier agente mecánico. Art. 3.º Se nombra una Comisión de tres Ingenieros mecánicos de los afectos al servicio del Gobierno en esta Corte, para que, en unión de los que pueda nombrar el Ayuntamiento de la misma, á quien se dirigirá al efecto la oportuna invitación, verifiquen un detenido reconocimiento de los coches que prestan servicio en los tranvías eléctricos de Madrid, con objeto de determinar si reunen todas las circunstancias exigidas en los respectivos pliegos de condiciones y las demás que sean necesarias para la seguridad de los viajeros y del público. Art. 4.º Se significa á la Comisión nombrada por Real decreto de 25 de Enero último, la conveniencia de que á la mayor brevedad posible emita su dictamen acerca de las precauciones y reglas de seguridad que deben adoptarse para evitar toda clase de accidentes peligrosos en la explotación de los tranvías eléctricos, procurado uniformar los diferentes sistemas establecidos en las diversas concesiones hechas para los tranvías de Madrid.»

La Real orden de 5 de Octubre de 1903, dispone que la inspección de los tranvías cuando sean dos ó más las entidades oficiales las que hayan de inspeccionarlos, según lo dispuesto en el art. 95 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, el reconocimiento y aprobación del material móvil que haya de emplearse en la explotación de toda la línea, se hará por los funcionarios facultativos dependientes de la entidad de superior jerarquía entre las que estén encargadas de la inspección del tranvía.

La Real orden de 1.º de Diciembre de 1905 dispone: «1.º Que en lo sucesivo los tranvías establecidos sobre carreteras del Estado, y en general, las líneas que lleven aquel nombre, aun cuando no ocupen

en la totalidad de su trayecto carreteras, serán inspecionadas por la Jefatura de Obras públicas de la provincia, tanto durante su construcción, como en el período de su explotación, en sus dos aspectos, técnico y administrativo. 2.º Queda vigente lo dispuesto en la Real orden de 5 de Octubre de 1903, dictada con carácter general, respecto al reconocimiento y aprobación del material móvil en los casos en que sean dos ó más las entidades oficiales que intervengan en la inspección de los tranvías 3.º Quedan derogadas todas las disposiciones anteriormente dictadas que se opongan á los preceptos de la presente Real orden. 4.º Las dudas que surjan en la aplicación de estas disposiciones serán resueltas por el Ministerio de Fomento, á cuyo efecto deberán dirigirse al mismo las oportunas consultas.»

Art. 96. Cuando llegue el término de la concesión, que no podrá extenderse á más de sesenta años, según el art. 76 de la ley de Ferrocarriles, el Gobierno, la provincia ó los pueblos entrarán en el disfrute y aprovechamiento de la parte de tranvía ejecutado respectivamente en carreteras del Estado, provinciales y municipales ó vías urbanas, con arreglo á las disposiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar á cabo la explotación y repartición de sus productos entre las partes interesadas.

Como ofrecería grandes dificultades explotar un tranvía, una vez llegado el término de la concesión, en el que tuvieran derechos el Estado, la provincia y el municipio ó sus respectivos representantes, por razón de los lugares que atravesara; parece más sencillo, finalizado el período de sesenta años que tanto la ley como el reglamento fijan como máximum de la explotación por parte del concesionario, sacar á subasta el aprovecha-

miento del tranvía por un número mayor ó menor de años, y repartirse las entidades mencionadas los productos que se obtengan, en proporción á los derechos que sobre la vía puedan tener cada una de ellas.

Art. 97. A iguales trámites que los designados en los artículos anteriores se sujetarán los proyectos y el otorgamiento de las concesiones de tranvías en que la fuerza de tracción se ejerce por motores distintos del de fuerza animal, en cuyo caso compete siempre al Ministro de Fomento aprobar los proyectos y conceder su ejecución á los particulares ó Compañías que lo solicitaren.

Véanse el art. 72 de la ley general de Ferrocarriles, y los artículos 45 á 50 del reglameto para *instalaciones eléctricas* de 7 de Octubre de 1904, que se inserta en el *apéndice cuarto.*

Art. 98. En las concesiones de tranvías hechas por el Ministro de Fomento en los términos prevenidos en la ley de Ferrocarriles, regirán, en cuanto les sean aplicables y no se opongan á las prescripciones de los artículos anteriores, todas las que contiene el cap. 4.º del presente reglamento relativamente á las concesiones de ferrocarriles subvencionados.

Véase el art. 73 de la ley de Ferrocarriles, y el capítulo 4.º del presente reglamento.

Jurisprudencia.—El Gobierno tiene facultad para autorizar á una Empresa de tranvías la colocación de sus vías dentro del espacio ocupado por las de otra Compañía, sin que este hecho desconozca la concesión de la segunda Empresa, pues ésta no puede alegar facultad alguna sobre la zona de la entrevía, ni reputar como gravamen ó servidum-

bre impuesta sobre su concesión la explotación simultánea de ambas líneas (S. de 11 de Mayo de 1903).

Art. 99. Si el tranvía hubiese de ocupar una ó más carreteras provinciales comprendidas dentro del término de una misma provincia, aprobado el proyecto por el Ministro de Fomento, con arreglo al artículo 91, se pasará al Gobernador para que lo transmita á la Diputación provincial, á la que en este caso corresponde otorgar la concesión, según lo determinado en el art. 74 de la ley.

Lo mismo se observará en el caso de ocupación simultánea de carreteras provinciales y municipales ó vías urbanas, en que corresponde al Ministro de Fomento la aprobación del proyecto, y á las Diputaciones el otorgamiento de la concesión.

Véanse los artículos 73 y 74 de la ley de Ferrocarriles y el 91 del reglamento para su ejecución.

Art. 100. La Diputación hará en seguida tasar el proyecto aprobado, y después se anunciará la subasta, procediéndose en todo lo demás con arreglo á lo prescrito en este reglamento y en los artículos que fueren aplicables del cap. 5.° del de 6 de Julio de 1877, que trata de las concesiones para la ejecución de obras provinciales.

La tasación del proyecto que hubiere de servir de base á la licitación se hará por dos peritos, uno nombrado por la Diputación y otro por el peticionario, nombrándose el tercero por ambas partes, y en caso de desacuerdo, por la Autoridad judicial correspondiente. La tasación se someterá á la aprobación de la Diputación, la que resolverá oyendo

previamente al facultativo encargado de las obras provinciales La licitación se verificará ante la Diputación, correspondiendio la declaración del mejor postor al presidente del acto. Se reservan al autor del proyecto que hubiere servido de base al remate, el derecho de tanteo y el de percibir el valor del proyecto según tasación (Artículos 81 y 82 del reglamento de 6 de Julio de 1877).

Art. 101. Si el tranvía hubiese de ocupar carreteras municipales ó vías urbanas solamente, el peticionario dirigirá el proyecto, acompañado de una solicitud, al Gobernador de la provincia, á quien en este caso compete la aprobación, según lo prescrito en el art. 71 de la ley de Ferrocarriles.

El Gobernador hará publicar en el *Boletín oficial* el anuncio correspondiente, concediendo el plazo de treinta días para presentar propuestas que pudieran mejorar la primera.

Véase el art. 71 de la ley.

Jurisprudencia.—Ocupando las variaciones del tranvía nuevas vías urbanas, la Compañía solicitante tenía ineludible obligación de haber dirigido sus solicitudes con los proyectos al Gobernador civil, quien había de publicar los anuncios procedentes, concediendo treinta días para presentar propuestas que pudieran mejorar la primera; por manera que omitido el art. 101 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, y cumplido anticipadamente el 102 resultan dos vicios de nulidad en la concesión (S. de 27 de Febrero de 1902).

Art. 102. El proyecto será después remitido al Alcalde, quien dispondrá sea confrontado sobre el terreno por el Jefe facultativo del servicio de obras municipales, sometiendo después dicho proyecto á una información pública que dirigirá el mismo Al-

calde, y en la cual serán oídos los vecinos del pueblo que crean oportuno presentar objeciones y reclamaciones, á cuyo efecto se habrá de conceder un plazo que no bajará de veinte días.

El Alcalde pasará después el resultado de la información pública al peticionario para que conteste; oirá después al Ayuntamiento en pleno, y con su informe pasará por último el expediente al Gobernador.

Si dentro del término de treinta días indicado en el art. 101 se hubiesen presentado y admitido nuevas propuestas, la confrontación sobre el terreno, el informe facultativo, las informaciones públicas y los dictámenes del Ayuntamiento y del Alcalde, habrán de recaer sobre todas las proposiciones admitidas y acerca de su preferencia, que por resultado de la comparación de sus respectivas ventajas ó inconvenientes merezca una de ellas sobre las demás en competencia.

Consúltese la sentencia inserta en la nota al artículo anterior.

Mejor que fijar un *mínimum* de plazo para la información pública que señala este artículo en su párrafo primero, hubiera sido, en nuestro entender, determinar el *máximum* de período de tiempo durante el cual, los vecinos del pueblo respectivo podrían presentar reclamaciones, á fin de evitar dilaciones sensibles y perjudiciales para el peticionario. Entendemos, además, que el plazo que no bajará de veinte días, se refiere para cada proyecto que se presente, cuando sean varios.

Art. 103. El Gobernador, previo dictamen del Ingeniero Jefe de la provincia, resolverá sobre la aprobación del proyecto. Cuando dicha autoridad

considere las obras de mucha importancia ó cuando desistiere de la opinión del Ingeniero Jefe, elevará el expediente con su propio dictamen al Ministro de Fomento, el que decidirá definitivamente oyendo á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, según se previene en el art. 93 del reglamento para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Aprobado el proyecto, el Ayuntamiento deberá incluir en su presupuesto municipal el crédito correspondiente para llevar á cabo la obra (art. 93 del reglamento de Obras públicas.)

Jurisprudencia.—El Gobernador civil que no oye antes de su resolución el informe del Ingeniero Jefe de la provincia, infringe el art. 103 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 (S. de 27 de Febrero de 1902.)

Art. 104. Si el tranvía hubiere de ocupar carreteras municipales ó vías urbanas dentro de un solo término municipal, en cuyo caso compete á los Ayuntamientos otorgar las concesiones según el artículo 74 de la ley, el Gobernador remitirá el proyecto aprobado al Ayuntamiento correspondiente, el cual, previa la tasación del mencionado proyecto, anunciará la subasta y hará la concesión con arreglo á las prescripciones del capítulo VII del Reglamento de 6 de Julio para el cumplimiento de la ley general de Obras públicas.

Véanse los artículos 74 y 75 de la ley de ferrocarriles.

La tasación del proyecto se hará por un perito nombrado por el Ayuntamiento y otro por el peticionario, los cuales á su vez, y antes de la tasación, nombrarán un tercero de acuerdo entre sí

para el caso de discordia. Si no hubiese avenencia, este nombramiento se hará por la autoridad judicial correspondiente. La licitación tendrá lugar bajo la presidencia del Alcalde, con asistencia del Director facultativo, Depositario del Ayuntamiento y Secretario del mismo, otorgándose la concesión al mejor postor declarado en la subasta, reservándose al autor del proyecto los derechos de tanteo y abono de la tasación (artículos 113 y 114 del Reglamento de 6 de Julio de 1877). Véase la nota al art. 108 del presente Reglamento, que determina la forma de las concesiones de obras municipales.

Art. 105. Si el tranvía hubiere de ocupar carreteras ó vías correspondientes á más de un Municipio, pero dentro de una misma provincia, el proyecto deberá presentarse por separado para cada uno de los términos municipales que atraviese, y en cada uno de los pueblos deberán hacerse la confrontación y las informaciones á que se refiere el art. 102 de este Reglamento.

El Gobernador de la provincia, así que reuna los expedientes de los Municipios interesados, procederá á la aprobación del proyecto completo en los términos fijados en el art. 103.

Consúltense los artículos citados en el texto.

Art. 106. Aprobado el proyecto por el Gobernador en el caso expresado en el artículo anterior, se pasará el expediente á la Diputación provincial, que es á quien en tal caso compete otorgar la concesión, según lo prevenido en el art. 74 de la ley de Ferrocarriles.

La Diputación procederá en lo demás según pre-

vienen los artículos 99 y 100 del presente Reglamento.

Véanse los artículos de la ley y del Reglamento citados en el texto.

Art. 107. Cuando las carreteras municipales que hubiere de ocupar el tranvía pertenecieren á Ayuntamientos de diversas provincias, se seguirán en cada uno de los Municipios la información y demás trámites como en el caso del art. 105, y los Gobernadores habrán de ponerse de acuerdo en un todo antes de proceder á la aprobación del proyecto.

Si se llegase á este acuerdo, el proyecto se considerará aprobado, y se procederá á la concesión por las Diputaciones de las provincias respectivas.

Si existiere divergencia entre los Gobernadores acerca de la aprobación del proyecto, se dirimirá por el Ministro de Fomento, al que se pasarán los expedientes por las expresadas autoridades.

El Ministro decidirá definitivamente, después de oir á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

De un modo análogo se resolverá acerca del otorgamiento de su concesión, en el caso de que no existiese perfecto acuerdo sobre todas las cláusulas y condiciones entre las Diputaciones interesadas.

Pueden consultarse los artículos 74 de la ley de ferrocarriles y los 102 y 105 de su Reglamento.

Art. 108. Las concesiones de tranvías hechas por los Ayuntamientos en virtud de lo prescrito en la ley de Ferrocarriles y en los artículos correspon-

dientes de este Reglamento, se sujetarán, en cuanto les sea aplicable y no se halle en contradicción con lo aquí prevenido, á las prescripciones del capítulo VII del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas.

Véase el art. 75 de la ley general de ferrocarriles.

Las obras públicas de cargo de los Ayuntamientos podrán ser objeto de concesiones á particulares ó Compañías que lo soliciten; el peticionario deberá presentar el proyecto de la misma, entregándolo en la Secretaría de la Corporación municipal, y acompañando documento que acredite que ha entregado en la Depositaría de fondos municipales una cantidad equivalente al 1 por 100 del presupuesto de las obras. El Secretario dará recibo del proyecto, en el que constará el día y hora de su presentación, y el Director facultativo procederá después á la comprobación de aquél sobre el terreno é informará á continuación. El Ayuntamiento pasará el proyecto así informado al Gobernador de la provincia, quien oído el Ingeniero jefe, resolverá. El proyecto de tarifas para el uso y aprovechamiento de la obra, se someterá, por término de quince días, á una información pública dirigida por el Alcalde, el cual la pasará después al peticionario para que conteste, oirá al facultativo encargado de las obras municipales, y con el parecer del Ayuntamiento en pleno, remitirá el expediente al Gobernador, quien resolverá sobre la aprobación de las tarifas. Aprobado el proyecto y otorgada la concesión, el concesionario prestará la fianza del 3 al 5 por 100 del importe del presupuesto y procederá á la ejecución de las obras bajo la inspección de los funcionarios facultativos de la municipalidad y la superior de los Ingenieros del Estado.

Cuando para una misma obra se presentase más de un proyecto, la confrontación se extenderá á la comparación entre los proyectos presentados, eligiendo el Ayuntamiento para remitirle al Gober-

nador, el que ofrezca mayores ventajas: el Gobernador resolverá teniendo á la vista todos los antecedentes, previo dictamen del Ingeniero jefe, pudiendo apelar el Ayuntamiento de la decisión de aquél. No reconocidas ventajas en ninguno de los proyectos, se procederá á su tasación, celebrándose licitación pública bajo la presidencia del Alcalde, y otorgándose la concesión al mejor postor. Si para la ejecución de una obra municipal se pidiese subvención, la fianza será del 5 por 100 del presupuesto. Habiendo más de un proyecto, se elegirá el que mayores ventajas ofrezca para que sirva de base á la licitación. Cuando las obras afecten á los territorios de dos ó más Ayuntamientos de una misma provincia, se procederá en cada uno de ellos independiente, al exámen de los proyectos é informaciones, remitiéndose los expedientes al Gobernador (Artículos 103 á 121 del reglamento de Obras públicas, de 6 de Julio de 1877).

Legislación supletoria.—Por Real orden de 22 de Abril de 1892 se declaró nulo el arbitrio de 50 pesetas mensuales impuesto por el Ayuntamiento de Madrid sobre cada carruaje de los tranvías; y se resuelve, como regla general, que los Ayuntamientos no pueden imponer sobre los tranvías otro gravamen que al que vinieron obligadas las Empresas por la escritura de concesión.

CAPÍTULO VIII

DE LAS CONDICIONES GENERALES QUE HABRÁN DE OBSERVARSE EN LA EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS TRANVÍAS

Art. 109. **El Gobierno, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, redactará un pliego de condiciones generales que habrá de observarse en las concesiones de tranvías, ateniéndose á las bases que al efecto se prefijan en los artículos siguientes del presente Reglamento.**

Véanse los artículos 77 y 78 de la ley de ferrocarriles.

Según el apartado *I* del art. 69 de la «Instrucción para la recaudación de las contribuciones é impuestos» de 26 de Abril de 1900, se exceptúa del embargo, el material fijo y móvil de los tranvías interurbanos.

Art. 110. Toda concesión de esta clase se entenderá hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los derechos particulares, según lo prescrito en el art. 28 del Reglamento para la ejecución de la ley general.

Consúltese el artículo citado en el texto.

Art. 111. La fianza que habrá de exigirse á los concesionarios será del 5 por 100 del importe del presupuesto aprobado, y no se devolverá hasta que se terminen todas las obras comprendidas en la concesión.

La misma cantidad de fianza exige el art. 49 de este reglamento para las concesiones de ferrocarriles subvencionados.

Art. 112. Los tranvías habrán de establecerse siempre de manera que no causen perjuicio ni entorpecimiento á la circulación de los vehículos ordinarios que transiten por la carretera ó vías que ocupen. No se admitirá, por consiguiente, sistema alguno en que los carriles sobresalgan por encima de la superficie del camino, y en las condiciones generales se prescribirá la latitud mínima de las calles en que pueda establecerse un tranvía, determinando la situación que los carriles habrán de te-

ner para que puedan cruzarse los vehículos del tranvía con los ordinarios y con los estacionados en la carretera ó calle para las operaciones de carga y descarga. Asimismo se establecerán las reglas oportunas para que no sufra perjuicios ni molestias el tránsito de los peatones.

Jurisprudencia.—No resulta como hecho probado en la sentencia reclamada que la Compañía de tranvías tenga el derecho exclusivo, con arreglo al título de concesión, para correr sus carruajes por los carriles tendidos en la vía pública; antes por el contrario, se afirma que no ha acreditado el expresado derecho (S. de 22 de Noviembre de 1895). Las leyes que regulan el carácter público de las calles, están limitadas por las que autorizan las concesiones á Empresas determinadas para establecer en ellas servicios especiales de locomoción sobre rails de su propiedad; y la explotación exclusiva de estos servicios, que implican tales concesiones, si bien no obsta á que pueda atravesar el público el terreno ocupado por los rails cuando las necesidades de su uso lo requieren, es, sí, impedimento legal para que otra Empresa cualquiera tenga derecho á valerse ordinariamente de tales vías para su comodidad y beneficio (S. de 9 de Febrero de 1898) El uso indebido é innecesario de los carriles de un tranvía, implica un daño, siquiera sea inestimable por sus circunstancias especiales, producido por el deterioro causado en los carriles con la presión y roce de las ruedas del vehículo (Ss. de 17 de Junio y 7 de Julio de 1905).

Art. 115. La parte de carretera ó calle ocupada por un tranvía, ó el ancho de ella que se fije, se conservará por cuenta del concesionario, quien al efecto renovará y reformará los firmes y empedrados con materiales de buena calidad, siempre que fuere necesario, á juicio de los agentes facultativos encargados de la inspección.

En el establecimiento del tranvía y en las operaciones de conservación y reparación, se cuidará de no introducir reparación alguna, ni en las rasantes de la carretera ó calles, ni en el perfil transversal que las mismas afecten.

Legislación supletoria.—La Real orden de 31 de Octubre de 1900, dispuso que la inspección de los tranvías urbanos sea de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos, los cuales no podrán exigir que se introduzca modificación alguna en los proyectos aprobados y condiciones impuestas al conceder el cambio de motor sin la precisa autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas (hoy de Fomento); y la Real orden de 10 de Agosto de 1903 ordenó á los agentes y entidades dependientes del Ministerio de Obras públicas, y encargados de inspeccionar las instalaciones de tranvías eléctricos, que exijan con la mayor severidad que los cruces de los cables de trabajo de aquéllos con las líneas telegráficas ó telefónicas se establezcan y conserven con el esmero necesario para asegurar su eficacia; y que esta orden se haga extensiva á las instalaciones de tranvías, cuya inspección corre á cargo de las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos (V. el reglamento de 7 de Octubre de 1904, artículos 45 á 52 en el *apéndice cuarto*).

Art. 114. Cuando el tranvía fuere de una sola vía, habrán de establecerse apartaderos convenientemente situados, á fin de evitar entorpecimientos en la circulación.

Art. 115. Las obras habrán de ejecutarse con arreglo al proyecto aprobado, en el que no podrá introducirse modificación alguna sin aprobación del Ministro de Fomento, ó del Gobernador de la provincia en su caso.

En la nota al art. 113 del presente reglamento puede verse la Real orden de 31 de Octubre de 1900, aplicable á este precepto también.

Art. 116. No podrá ponerse un tranvía á disposición del público sino después de reconocido por los Ingenieros ó Agentes facultativos de las Diputaciones ó Ayuntamientos, según los casos. Estos funcionarios darán parte del resultado de sus reconocimientos al Gobernador de la provincia, y si los informes fueren favorables, la expresada Autoridad resolverá que se abra el tranvía al servicio público, dando cuenta al Ministerio de Fomento en todos los casos en que la concesión hubiere sido otorgada por dicho Ministerio.

Véase la regla 8.ª de la Real orden de 29 de Abril de 1889 en la nota al art. 121 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 23 de Octubre de 1895 dispone que la *Intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles*, intervenga también, desde el punto de vista administrativo y comercial, en la explotación de los tranvías y ferrocarriles económicos que actualmente inspeccionan en nombre del Estado, los Ingenieros Jefes de Obras públicas de varias provincias. La de 31 de Octubre de 1899 dispone: 1.º Que las Divisiones de ferrocarriles se encarguen tanto de la inspección técnica como de la administrativa que al Gobierno competa ejercer sobre los tranvías y ferrocarriles económicos enclavados en las redes respectivas, salvo lo referente al servicio de la vía en aquellos trayectos donde aquélla se halle establecida sobre carreteras del Estado, que será inspeccionada, como hasta aquí, por las Jefaturas de Obras públicas de las provincias. 2.º Que los Ingenieros Jefes de las provincias que, por virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, deban

cesar total ó parcialmente en la inspección de alguno ó algunos tranvías ó ferrocarriles económicos, procedan desde luego, sin necesidad de nuevo aviso ú orden especial, á hacer entrega del servicio que corresponda á los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles respectivas. Y la de 17 de Mayo de 1900 aclaró la de 31 de Octubre de 1899, en el sentido de que esta disposición únicamente se refiere á los tranvías y ferrocarriles económicos que se encuentran en el período de explotación; debiendo, por tanto, continuar los que se hallan en construcción á cargo de los mismos funcionarios que la ejercían antes de publicarse la Real orden mencionada de 31 de Octubre de 1899.

Art. 117. La Empresa explotará el tranvía durante los años determinados por la concesión con arreglo á las tarifas aprobadas, cuyos tipos en ningún caso podrán excederse.

Será obligación del concesionario tener asegurada la circulación del tranvía, salvo los casos de fuerza mayor. Si se interrumpiese el paso por causas imputables al concesionario, el Ministro de Fomento, ó la Diputación ó Ayuntamiento que hubiere otorgado la concesión, adoptará las medidas conducentes para restablecerla á costa de la Empresa.

Lo mismo disponen con relación á los ferrocarriles, los artículos 53 de la ley y 25 del presente reglamento.

Art. 118. La Empresa podrá elegir libremente los medios de ejecución del tranvía, así como los empleados que destine á su explotación y administración. Formará asimismo los reglamentos necesarios para el servicio público, dando cuenta al Ministerio de Fomento ó á la Autoridad correspondiente, según los casos.

En lo relativo á la seguridad y salubridad pública, se atendrá la Compañía á lo que exijan el Gobierno y las Autoridades correspondientes con arreglo á las leyes y reglamentos generales, y á las especiales de policía de las carreteras y Ordenanzas municipales de los pueblos que atraviese la línea.

Véase el art. 78 de la ley.

Jurisprudencia.—Las disposiciones contenidas en el art. 55 del reglamento de tranvías de Madrid de 1894, no han podido derogar la facultad concedida á los Alcaldes, por la ley municipal, para imponer multas á las Empresas de tranvías de esta corte (S. de 25 de Abril de 1899). Es legítima la medida adoptada por un Alcalde ordenando que la velocidad de los coches-tranvías no excediera de la reglamentaria y se moderase en los sitios de mayor concurrencia y en los cruces transversales, y que en las plataformas de aquellos no se admitiesen viajeros en número superior á la cabida natural de las mismas (S. de 11 de Noviembre de 1902).

Art. 119. Al expirar la concesión, la Empresa entregará á quien corresponda en buen estado de servicio el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción, y el Gobierno, Diputaciones ó Ayuntamientos á quienes se haga la entrega, entrarán en el pleno disfrute de los rendimientos que produjere la explotación del tranvía.

Consúltese el art. 76 de la ley general de ferrocarriles; y la nota al art. 96 de su reglamento.

Art. 120. Además de las condiciones generales que han de regir en la concesión de todo tranvía, se estipularán otras especiales que contendrán las prescripciones correspondientes á las épocas en que

deban empezarse y terminarse las obras, importe de la fianza, tarifas de arbitrios exigibles por el uso y aprovechamiento de las obras, duración de la concesión y casos de caducidad (si se agregasen algunos especiales á los previstos por la ley general de Obras públicas y la de Ferrocarriles), con todo lo demás que se creyere del caso para la buena construcción de la vía y de interés para el servicio público.

Véase el art. 78 de la ley general de ferrocarriles; y el 61 de la de Obras públicas en el *apéndice tercero.*

Art. 121. Cuando el motor empleado para la tracción no fuese la fuerza animal, en las condiciones generales habrá de estipularse que las máquinas si fuesen de vapor, no produzcan humo ni ruído especial que pueda apartar á las caballerías de los vehículos ordinarios; que se use de poderosos frenos para poder parar el tren lo más pronto posible; que la velocidad no pase de 20 kilómetros por hora en las carreteras, y que se modere hasta igualar á la de los caballos al paso dentro de las poblaciones, así como en donde la circulación sea muy activa; que se adopte el sistema de señales más á propósito, y que se observen, en fin, todas las reglas y precauciones posibles, tanto para que el tránsito ordinario se verifique con desembarazo y sin peligro, como para evitar accidentes de toda clase.

En ningún caso se autorizará el cambio de motor animal establecido en un tranvía por otro motor diferente sin previa concesión otorgada por el Ministro de Fomento, con arreglo en un todo á lo preve-

nido en la ley y en los artículos correspondientes del presente reglamento.

Madrid 24 de Mayo de 1878.—Aprobado por S. M., *C. Toreno.*

Véase la Real orden de 1.º de Abril de 1901 en la nota al art. 95 del presente reglamento.

Legislación supletoria. La Real orden de 29 de Abril de 1889 establece las prescripciones siguientes con relación á los tranvías eléctricos:

1.ª La colocación de los postes y demás apoyos de los cables aéreos se hará en cada caso especial de modo y manera que no originen obstáculos en la vía pública, pudiendo emplearse postes de madera sulfatada, columnas ornamentadas de fundición ó ménsulas, según el emplazamiento que hayan de ocupar. Las distancias que medien entre unos y otros, serán tales, que apenas se haga sensible la catenaria del cable con la tensión ordinaria del mismo, para que pueda rodar fácilmente la polea de transmisión. Los enganches sostenedores del cable serán suficientemente resistentes para evitar accidentes de rotura, y su aislamiento completo, para que la electricidad no se haga sensible en la parte baja de los apoyos. 2.ª La altura de los cables aéreos sobre el pavimento de la vía pública, deberá ser tal, que en ningún caso se encuentren éstos á alcance de la mano de las personas, aunque éstas vayan á caballo, y para que no pongan obstáculo á los carruajes de cupé en los puntos de cruzamiento de tranvía ó ferrocarril aéreo, deberán colocarse los cables, cuando menos, á una altura de cinco metros sobre el suelo de la carretera. 3.ª Para evitar todo peligro personal, caso de rotura de un cable deberá adoptarse un medio que, si es posible, paralice la marcha de los dinamos en el acto de la rotura. 4.ª La velocidad máxima de los carruajes en los sitios despoblados, podrá llegar á 20 kilómetros por hora, pero nunca excederá de este número. En las calles y sitios concurridos, la marcha deberá regularse al paso de una persona, para evitar atropellos. 5.ª En los

carruajes se adoptarán poderosos frenos que detengan su marcha con el mínimo posible de recorrido, sin producir en los viajeros violentas sacudidas. 6.ª En las curvas fuertes de la vía deberán establecerse señales que anuncien la llegada de los carruajes con la necesaria anticipación, y adoptarse en general cuantas reglas y precauciones se juzguen necesarias para garantizar la seguridad personal. 7.ª Además de las condiciones anteriores, deberá la Compañía observar las que primitivamente le fueron impuestas por la Diputación provincial de Vizcaya y los Ayuntamientos de Bilbao y demás pueblos que intervinieron en el otorgamiento de la concesión (téngase en cuenta que esta Real orden se dictó, en expediente instruído á instancia de la Compañía del tranvía de Bilbao á Santurce para la sustitución del motor que empleaba por el eléctrico), y los que ahora, modificando aquéllas, puedan imponer, tanto respecto á la instalación como al servicio del motor eléctrico, las mismas Corporaciones, en vista del proyecto que se aprueba, que al efecto le será exhibido. 8.ª La inspección y vigilancia de las obras y de la explotación de la línea se ejercerá por los agentes facultativos que designen la Diputación provincial de Vizcaya y los Ayuntamientos de Bilbao y demás pueblos interesados, ejerciéndola también, por lo que al Gobierno compete, durante la construcción, el Ingeniero jefe de Obras públicas de la demarcación de Alava y Vizcaya. Estos funcionarios deberán hacer el reconocimiento y dar al Gobernador de la provincia el informe de que trata el art. 116 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, para que por aquella autoridad se conceda, si procede, la autorización para abrir á la explotación la línea. Los agentes facultativos encargados de dicha inspección por la Diputación y Ayuntamientos, deberán reconocer las máquinas y carruajes cuando sean nuevos, y después de grandes reparaciones, para que puedan ser destinados al servicio de explotación, no pudiendo ser empleados en él sin cumplir este requisito.»

III

Ley de Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 (1).

Don Alfonso XII etc., sabed:

Que con arreglo á las bases aprobadas por las Cortes y promulgadas como ley en 29 de Diciembre de 1876, usando de la autorización por la misma ley otorgada á mi Ministro de Fomento; oyendo al de Marina en los asuntos de su especial competencia; oídos también el Consejo de Estado en pleno y la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y de conformidad con mi Consejo de Ministros;

He venido en decretar y sancionar la siguiente ley:

TITULO I

De las disposiciones para la conservación de las vias públicas aplicables á los ferrocarriles.

Artículo 1.° Son aplicables á los ferrocarriles las leyes y las disposiciones de la Administración relativas á carreteras, que tienen por objeto:

---

(1) La ley de Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, tiene como precedente la de 14 de Noviembre de 1855 titulada *ley sobre policía y conservación de los ferrocarriles*, que es exactamente igual á la vigente, separado el art. 15 de ésta, que autoriza al Ministro de Fomento para exigir de las Compañías la separación de determinados empleados, que es nuevo, y algunas pequeñas diferencias reducidas al hecho de sustituir en pocos artículos, la palabra *gobierno* por las de *Ministerio de Fomento*. Por esta razón, nos excusamos de hacer referencias á la legislación anterior.

«No comprendemos —dice un autor— como por tan poca cosa se mata ó anula una ley, introduciendo confusión en la jurisprudencia y quitando á sus disposiciones la autoridad y prestigio que ganan con la antigüedad.»

Primero La conservación de cunetas, taludes, muros, obras de fábrica ó de cualquier otra clase.

Segundo. Las servidumbres para la conservación de la vía impuestas á las heredades inmediatas.

Tercero. Las servidumbres impuestas á estas mismas heredades respecto á alineaciones, construcciones de todas clases, aperturas de zanjas, libre curso de las aguas, plantaciones, poda de árboles, explotación de minas, de terreros, de escoriales, de canteras y de cualquiera otra clase. La zona á que se extienden estas servidumbres es la de 20 metros á cada lado del ferrocarril.

Cuarto. Las prohibicionss que tienden á evitar toda clase de daño á la vía.

Quinto. La prohibición de poner objetos colgantes ó salientes que ofrezcan incomodidad ó peligro á las personas ó á la vía.

Sexto. La prohibición de establecer acopio de materiales, piedras, tierras, abonos, frutos ó cualquier otro objeto que perjudique al libre tránsito.

Véanse los artículos 1.º á 7.º del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, sobre Policía de ferrocarriles.

Legislación supletoria. — Cuando los ferrocarriles atraviesen terrenos de regadío en que el aprovechamiento del agua sea inherente al dominio de la tierra, las Empresas tendrán derecho á tomar en los puntos más convenientes para el servicio del ferrocarril, la cantidad de agua correspondiente al terreno que hayan ocupado y pagado, quedando obligadas á satisfacer en la misma proporción el canón de regadío, ó á sufragar los gastos ordinarios y extraordinarios de acequia, según los casos. En su defecto, las Empresas de ferrocarriles, tendrán derecho, para el exclusivo servicio de éstos,

al agua necesaria que siendo de dominio particular no esté destinada á usos domésticos (Artículos 174 y 175 de la ley de aguas de 1879).

Por Real orden de 10 de Septiembre de 1902 se dispuso: «1.º Que para la inscripción definitiva de los aprovechamientos de aguas públicas que utilizan las Compañías de ferrocarriles, será bastante la certificación, que deberá expedir la división correspondiente, de que dicho aprovechamiento está comprendido en proyecto de obras aprobado, expresando la fecha en que se instaló y autorizó para la explotación, y el caudal del mismo. 2.º Que las Compañías de ferrocarriles deberán presentar en los respectivos gobiernos de provincias, las certificaciones de que queda hecho mérito. 3.º Que para obtener la inscripción de los aprovechamientos que no se hallen comprendidos en proyectos aprobados por la Administración, y recibidas las obras por la división correspondiente, deberán las Compañías atenerse á las prescripciones de la Real orden de 9 de Marzo de 1902.» (Véase la de 12 del mismo mes que debe ser la de referencia).

Jurisprudencia.—Al interceptar la vía de un ferrocarril colocando en ella materiales de una obra que se está construyendo, se contraviene á lo dispuesto en el núm. 6.º del art. 1.º de la ley de 23 de Noviembre de 1877, y se incurre en la responsabilidad del art. 24 de la misma ley; sin que excuse la falta la excepción de que la vía esté construída en un terreno público, porque esto podrá autorizar para reclamar á quien corresponda, pero no para contravenir á las prescripciones de la ley (S. de 29 de Marzo de 1879). A la Administración corresponde determinar si el sitio en que un particular procedió á construir una acera, es ó no de dominio público, y si está comprendido en la zona de servidumbre de un ferrocarril (R. D. de 8 de Octubre de 1889) La colocación de varios paquetes de paja para proceder después á su embarque, con caracter transitorio y eventual, en la faja de terreno que hay frente al almacén, y entre éste y la vía del ferrocarril, tan sólo para depositarla en el almacén y hacer la sacas necesarias para cargarla

en los vagones; no es acopiar materiales ó frutos, que es lo que se prohibe en el núm. 6.º del art. 1.º de la ley de Policía de ferrocarriles, pues el acopio realmente se hace en el almacén, sin que pueda reputarse instalación definitiva (S. de 11 de Mayo de 1898).

TÍTULO II

De las disposiciones para la conservación de la vía, especiales á los ferrocarriles.

Art. 2.º En toda la extensión del ferrocarril no se permitirá la entrada ni el apacentamiento de ganados. Si por atravesar el ferrocarril alguna carretera ó camino tuviesen que pasar ganados, se verificará siempre sin que se altere ni detenga la marcha de los trenes, y en la forma que se disponga por regla general para aquél tránsito.

Consúltese el art. 8.º del reglamento de Policía de ferrocarriles, que se inserta á continuación de esta ley.

Legislación supletoria.—Sobre caminos vecinales interceptados por ferrocarril, puede verse el Real decreto de 14 de Junio de 1854, que determina que en la provincia donde se construya un ferrocarril, si la complicación y considerable número de comunicaciones afluyentes á su trayecto diesen lugar á reclamaciones, ó las hubiesen ya producido, los Ingenieros encargados de las obras formarán una relación circunstanciada por pueblos y sus términos, de todos los caminos vecinales, rurales y de servicio particular, así como también de las vías, veredas y servidumbres comunes y de interés colectivo de la agricultura, cuya continuación sea interceptada por la línea de hierro en construcción ó que haya de construirse: por un término de veinte días, los Ayuntamientos y particulares interesados, manifestarán su opinión sobre los cro-

quis, relaciones y reformas que propongan los Ingenieros, remitiendo el Gobernador civil con su informe al Ministerio de Fomento, los trabajos, las observaciones y reclamaciones formuladas, en cuya vista el Ministerio aprobará ó desaprobará; y en el primer caso se resarcirá á los pueblos ó particulares el perjuicio ocasionado.

El artículo 17 del Real decreto de 13 de Agosto de 1892, reorganizando la *Asociación general de ganaderos*, determina que cuando para construir un *ferrocarril* ó una carretera, fuese preciso ocupar parte de una vía pecuaria, se facilitará el paso de los rebaños con puentes ó pasos á nivel. Si la línea férrea ó la carretera que se ha de construir siguiese la misma dirección que la vía pecuaria, se adquirirá de los terrenos limítrofes lo necesario para agregarlo á la misma, á fin de que no quede interrumpido el tránsito de los rebaños.

Jurisprudencia.—Probado que en el sitio por donde penetraron los jumentos en la vía férrea, que fueron arrollados por el ferrocarril, no existía cerramiento en las condiciones prevenidas en la ley sobre Policía y conservación de los ferrocarriles, y que, por el contrario, se notaban en el mismo lugar vestigios del paso de ganados y personas, apareciendo además como hecho casual, el de penetrar en la vía dichos animales, no constituye falta el hecho expuesto (S. de 30 de Enero de 1895).

El art. 2.º de la ley sobre Policía de ferrocarriles prohibe, entre otras cosas, el apacentamiento de ganados en el espacio ocupado por las líneas férreas, castigando el 24 la infracción de aquel precepto tan sólo al autor de la misma, y no al dueño de los ganados; pues si bien el art. 8.º del reglamento se refiere indistintamente al conductor de carros ó ganados y al dueño de los mismos, no puede atribuirse á este precepto la inteligencia de que puede cartigarse indistintamente al dueño ó al pastor, siendo en contrario evidente que al primero tan sólo puede penarse cuando por ser al mismo tiempo conductor de su ganado sea autor de la infracción (S. de 30 de Abril de 1904). El hecho de dejar en la vía férrea una vaca que fué arrollada

por un tren, integra la falta que prescriben los artículos 2.º y 24 de la ley de Policía de ferrocarriles, sin que á ello obste el que la vía estuviese ó no cercada por dicho sitio, pues ni es exigible todavía esa obligación á las Empresas ferroviarias, con arreglo al art. 8.º de la citada ley, ni aunque lo fuera podría servir siempre y en todo caso de causa de exención en la comisión de faltas, que la ley castiga por medio de preceptos que están inspirados en el laudable propósito de prevenir y evitar siniestros á los trenes en marcha (S. de 16 de Febrero de 1905).

Art. 3.º En una zona de tres metros á uno y otro lado del ferrocarril sólo se podrán construir en adelante muros ó paredes de cerca, pero no fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino. Esta disposición no es extensiva á las construcciones anteriores á la promulgación de esta ley ó al establecimiento de un camino de hierro, las cuales podrán ser reparadas y conservadas en el estado que tuviesen, pero sin que sean reedificadas. Si fuese necesario hacer alguna demolición ó modificación de fábrica en beneficio del ferrocarril, se procederá con arreglo á lo que previene el art. 11 de esta ley.

Véase el art. 11 de la ley de Policía de ferrocarriles, y el 16 de su reglamento.

El Real decreto de 17 de Marzo de 1891 establece la zona militar de costas y fronteras, algunos de cuyos artículos son aplicables á los ferrocarriles.

Art. 4.º Dentro de la zona marcada en el párrafo tercero del art. 1.º, no se podrán construir edificios cubiertos con cañizo ú otras materias combustibles en los ferrocarriles explotados con locomotoras.

Completan la doctrina de este artículo, los 11 y siguientes del reglamento de Policía de ferrocarriles.

La prohibición establecida en el mismo es perfectamente necesaria, si se quiere evitar una serie no interrumpida de siniestros que pudieran degenerar en desgracias y daños de magnitudes superiores.

Art. 5.º La prohibición de establecer acopios de materiales, tierras, piedras ó cualquiera otra cosa de que queda hecha mención en el párrafo sexto del art. 1.º, es extensiva en los ferrocarriles á cinco metros á cada lado de la vía respecto á los objetos no inflamables, y á 20 metros respecto á los inflamables.

Aparte de los arts. 1.º, 3.º y 4.º de la ley que nos ocupa, pueden también consultarse los 7.º y siguientes del reglamento para su ejecución.

Legislación supletoria.—El reglamento general de 16 de Junio de 1905, para el *régimen de la minería*, establece lo siguiente:

Art. 5.º No se podrá abrir calicatas, sondeos ni otras labores mineras á menor distancia de 40 metros de los edificios, carreteras, puentes, acequias, canales, abrevaderos y fuentes públicas, *ni á menos de 20 metros de caminos de hierro de interés general* y *de 15 metros de los ferrocarriles mineros...*

Art. 6.º Las distancias de 15 y 20 metros que exige el artículo anterior para hacer calicatas, sondeos ú otras labores mineras, se contarán: ... en los *caminos de hierro*, desde la línea inferior de los taludes del terraplén, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas más próximas, y, á falta de éstas, desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la vía...

Jurisprudencia.—Por más que sea materia combustible la paja, no lo es inflamable; y por lo tan-

to, es lícito colocarla á mayor distancia de cinco metros, á partir de la vía, según el art. 5.º de la ley de Policía de ferrocarriles; tanto más, cuanto que el almacén, colocado á la debida distancia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo citado, se halla completamente cerrado con tapias y tejado, por cuya razón no es fácil que puedan introducirse las chispas que desprenden las máquinas, por lo cual, sin duda, no se opuso á su construcción la Empresa del ferrocarril (S. de 11 de Mayo de 1898).

Art. 6.º No tendrá lugar la prohibición del artículo anterior.

Primero. En los depósitos de materias incombustibles que no excedan de la altura del camino, en el caso de que éste vaya en terraplén.

Segundo. En los depósitos temporales de materias destinadas al abono y cultivo de las tierras y de las cosechas durante la recolección; pero en caso de incendio por el paso de las locomotoras, los dueños no tendrán derecho á indemnización.

La excepción que establece el núm. 2.º de este artículo, nos parece legítima en atención á las causas especiales que la motivan; mucho más, si durante los períodos de cultivo de las tierras y recolección de las cosechas, se adoptan precauciones extraordinarias á fin de evitar todo incendio que pudiera destruir los depósitos temporales de las materias indicadas, ya que con muy buen acuerdo, la ley de Policía de Ferrocarriles no concede indemnización alguna á sus dueños, en caso de siniestro producido por el paso de las locomotoras.

Art. 7.º El Gobernador de la provincia podrá autorizar, oyendo á los Ingenieros del Gobierno y de las Empresas, el acopio de materiales no inflamables; pero la autorización será revocable á su volun-

tad. No podrá el Gobernador extender su autorización á los depósitos de materias inflamables.

Véanse los artículos 12 y 13 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía de Ferrocarriles.

Mucho mejor redactado que en la forma en que lo está, y motivando menos dudas y perjuicios, hubiérase formulado el presente artículo, diciendo que, los Gobernadores, oyendo á los Ingenieros Jefes de las provincias respectivas y á los de las Empresas ferroviarias, podrán autorizar en circunstancias excepcionales y durante un período de tiempo determinado prorrogable, el acopio de materiales no inflamables; pues la autorización revocable á voluntad del Gobernador, puede ser causa de perjuicios no siempre justificables.

Art. 8.º Los caminos de hierro estarán cerrados en toda su extensión por ambos lados. El Ministro de Fomento, oyendo á la Empresa, si la hubiere, determinará para cada línea el modo y plazo en que debe llevarse á cabo el cerramiento. Donde los ferrocarriles crucen otros caminos á nivel, se establecerán barreras, que estarán cerradas, y sólo se abrirán para el paso de carruajes y ganados, con arreglo á lo que determine el reglamento.

Pueden consultarse los artículos 17, 18 y 21 del reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Legislación supletoria.—Por Orden de 9 de Marzo de 1869 se acordó para lo sucesivo, delegar en los Gobernadores de las provincias respectivas la facultad de otorgar concesiones para establecimientos de pasos á nivel en los ferrocarriles, previo el informe de la inspección facultativa y la conformidad de la Compañía concesionaria del ferrocarril.—La Real orden de 14 de Enero de 1897 dispone: «Que los pasos de nivel particulares que han sido concedidos ó puedan concederse para reemplazar servidumbres que existan antes de

hacerse la concesión del ferrocarril, y lo fueron sin imponer expresamente al propietario de la finca servida gravamen ni responsabilidad alguna, deben ser custodiados por los concesionarios del indicado ferrocarril. 2.º Que aquellos otros pasos de nivel concedidos mediante convenio ó condiciones impuestas al hacer tal concesión, entre las cuales conste la de quedar relevado el concesionario del ferrocarril de toda responsabilidad por accidentes ocurridos en la vía y que sean dependientes del uso de dichos pasos, no podrán ponerse en servicio sin haber llenado las formalidades siguientes: *a*) Reconocimiento por el Ingeniero de la División que inspeccione la línea, para cerciorarse de que las obras hechas y barreras colocadas reunen ó no condiciones para el servicio que han de prestar, de todo lo cual ha de dar conocimiento al concesionario del ferrocarril en forma oficial. *b*) Acta que habrá de firmarse por el concesionario del ferrocarril, la persona ó personas que solicitaron el paso y el Ingeniero de la línea, en la cual se hará constar necesariamente la descripción del paso y barreras, las condiciones con que se concedió y la entrega á cada una de aquéllas, de llave ú otro medio análogo para abrir y cerrar dichas barreras. De esta acta se extenderán tantos ejemplares como sean necesarios para que se entregue uno á cada interesado, y en el caso de que alguno de los solicitantes no sea el dueño ó propietario de la finca servida, será necesaria la comparecencia personal de éste ó de persona que le represente legalmente, haciendo constar en el acta dicha circunstancia y la de obligarse á dar conocimiento de ello al colono ó colonos que se sucedan y al nuevo propietario que pudiera llegar á tener la finca.»

Jurisprudencia.—Procede la vía contenciosa contra la autorización concedida á una Empresa de ferrocarriles para establecer pasos á nivel, cuando otro alega derecho para impedirlo (R. O. de 29 de Noviembre de 1879). La obligación que el art. 8.º de la ley sobre Policía y conservación de los ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 impone á las

Empresas ferroviarias de que donde los ferrocarriles crucen otros caminos á nivel, se establezcan barreras que estén cerradas y sólo se abran para el paso de los carruajes y ganados, no está subordinada al previo acuerdo de la Inspección facultativa de las referidas Empresas, á la cual, según el artículo 21 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dictado para la ejecución de aquella ley, sólo incumbe el deber de organizar de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras, pero en modo alguno corresponde la facultad de determinar el establecimiento de las mismas, que por mandato claro é imperativo de la ley exige siempre en todo caso, tanto para la seguridad de las personas, como para la conservación de la propia vía, el cruce á nivel en ésta con cualquier camino (S. de 16 de Mayo de 1893).

La proximidad del paso á nivel no puede excusar á las Compañías ferroviarias de la obligación de establecer tantas barreras cuantos sean los caminos ó sendas á nivel que crucen la línea (S. de 28 de Noviembre de 1900, Sala 2.ª). Si bien lo establecido en el art. 8.º de la ley de Policía de Ferrocarriles, no es de lo expresamente reservado por la misma ley al conocimiento de la administración, tiene tal analogía con lo que se reviste de ese carácter y está tan íntimamente relacionado con los actos administrativos que se refieren á la apertura de vías férreas á la explotación, que es indudable que, si no en la letra, está en el espíritu de las disposiciones que regulan la materia el que sea la Autoridad gubernativa quien vigile y haga cumplir ese precepto (R. D. C. de 28 de Agosto de 1902). La sentencia recurrida no infringe el art. 8.º de la ley de Policía de ferrocarriles, pues si bien dicho precepto legal impone la obligación de cerrar las vías férreas en toda su extensión por ambos lados, atribuye en su párrafo 2.º al Ministro de Fomento la facultad de determinar para cada línea el modo y plazo en que debe llevarse á cabo el cerramiento, no produciendo responsabilidad para la Compañía de ferrocarriles ni obligándola á indemnizar las desgracias que motive el hecho de no haberse realizado el cerramiento, cuando aqué-

llas ocurren en paraje respecto del cual el Gobierno no había acordado aún la clausura (S. de 7 de Enero de 1903). Los propietarios de terrenos á que se afecte por la interrupción de la servidumbre de paso á nivel ó con la instalación de la que se pretenda establecer, someterán la contienda, siempre que no haya avenencia respecto de los términos y condiciones de la sustitución, al fallo de la Autoridad judicial (R. D. C. de 21 de Febrero de 1906).

TÍTULO III

Disposiciones comunes á los títulos anteriores.

Ar. 9.° Las distancias marcadas en el párrafo tercero del art. 1.° y en los arts. 3.° y 5.° de esta ley, se contarán desde la línea inferior de los taludes del terraplén de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas. A falta de ésta, se contarán desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la vía. El reglamento fijará la distancia mínima desde las estaciones en que se podrán edificar ó establecer depósitos.

Con relación á las minas, las distancias á que pueden abrirse labores en general, pueden verse en el art. 5.° del reglamento de 16 de Junio de 1905, que insertamos en la nota al art. 5.° de la presente ley.

Véanse los arts. 4.° y 11 del reglamente de policía de Ferrocarriles.

Jurisprudencia.—No puede ponerse en duda, según los términos en que se halla redactado el artículo 9.° de la ley de Policía de Ferrocarriles, en el que se refiere en general á vía, sin distinguir entre lo principal y los auxiliares, que la distancia de 20 metros de la zona de servidumbre de los Ferrocarriles debe contarse desde la vía exterior, ya

sea ésta principal, ya cualquiera de las accesorias que constituyen apartaderos ó desvíos, pues todas ellas son necesarias para la explotación de la línea, y todas deben hallarse resguardadas por la zona que para su seguridad la ley tiene establecida (R. D. S. de 31 de Enero de 1884.)

Art. 10. El Ministerio de Fomento, en casos especiales, podrá disminuir las distancias á que se refiere el artículo que antecede, previo el oportuno expediente en que resulte la necesidad ó conveniencia de hacerla y no siguiese perjuicio á la *regularidad* (1), conservación y libre tránsito de la vía.

Art. 11. Siempre que haya derechos particulares existentes con anterioridad al establecimiento de un ferrocarril ó á la publicación de esta ley, que después de ella no puedan crearse y sea necesario suprimirlos por necesidad ó utilidad de los ferrocarriles, se observarán las reglas establecidas en la ley de *17 de Julio de 1836* para la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, lo preceptuado en la ley de Obras públicas y las disposiciones administrativas dadas ó que se dieren para su ejecución.

La ley vigente de expropiación forzosa, es de 10 de Enero de 1879, cuyos arts. 10 y siguientes pueden consultarse. Véanse también los 114 y siguientes de la ley general de Obras públicas.

---

(1) La Colección legislativa dice *seguridad*.

TÍTULO IV

De las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles.

Art. 12. El concesionario ó arrendatario de la explotación de un ferrocarril que falte á las cláusulas del pliego general de condiciones, ó á las particulares de su concesión, ó á las resoluciones para la ejecución de estas cláusulas en todo lo que se refiere al servicio de la explotación de la línea ó del telégrafo, ó al relativo á la navegación, viabilidad de los caminos de todas clases ó libre paso de las aguas, incurrirá en una multa de 250 á 2.500 pesetas.

Véase el art. 23 del reglamento para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, y el capítulo 9.º (artículos 160 á 168) del mismo.

Art. 13. Estará además obligado el concesionario ó arrendatario á reparar las faltas ó daños causados en el plazo que se señale; si no lo hiciere, lo verificará por él la Administración, exigiéndole para ello el importe de los gastos, interviniendo los productos de las estaciones.

Consúltense los artículos 20, 22 y 23 del reglamento de policía de ferrocarriles.

Art. 14. Los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles responderán al Estado y á los particulares de los daños y perjuicios causados por los Administradores, Directores y demás empleados en el servicio de explotación del camino y del telégra-

fo. Si el ferrocarril se explotó por cuenta del Estado, estará sujeto á la misma responsabilidad respecto de los particulares. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad individual en que los Directores, Administradores, Ingenieros ó empleados de cualquier otra clase puedan haber incurrido, y de las facultades discrecionales que en caso de huelgas, subversión del orden y conspiraciones corresponden al Gobierno.

Jurisprudencia.—La obligación que el art. 14 de la ley de Policía de ferrocarriles impone á los concesionarios y arrendatarios de los ferrocarriles de responder al Estado y á los particulares, de los daños y perjuicios causados por los Administradores, Directores y demás empleados de la explotación del camino y del telégrafo, está subordinada á la prueba que acerca de la existencia de los mismos daños practique la parte que los reclama, y á la apreciación que de esta prueba hagan los Tribunales (S. de 21 de Marzo de 1881).

Art. 15. El Ministro de Fomento, sin intervenir en el nombramiento de los empleados de las Empresas para el servicio de la explotación, podrá exigir de las Compañías la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y la conservación del orden público.

Véase el art. 169 del reglamento de Policía de ferrocarriles, y el 25 del de 24 de Mayo de 1878, inserto anteriormente.

Legislación supletoria.—La Real orden de 29 de Julio de 1903 dispone: «1.º Que se manifieste á las Compañías de ferrocarriles que los premios ó primas á maquinistas y fogoneros deben fundarse en el buen desempeño del cargo respectivo: esto es,

no precisa y únicamente en las economías que obtengan en el gasto de combustible, grasas y demás, sino en la pericia que demuestren conduciendo los trenes con la mayor aproximación posible al itinerario aprobado, en lo que de ellos dependa. 2.º Que las Divisiones, por su parte, vigilen cuidadosamente la marcha de los trenes, y consideren como falta digna de correctivo las infracciones de los cuadros de marcha que no resulten justificadas, y muy especialmente los excesos de velocidad en las pendientes sobre los límites reglamentarios, advirtiendo que, en este último caso, además del correctivo á la Empresa como responsable de la falta de su empleado, exigirán de aquélla el castigo de este último; castigo que podrá llegar hasta la separación del cargo, con arreglo al artículo 15 de la ley y 169 del reglamento de Policía de ferrocarriles, si por repetidas reincidencias en la falta resultasen peligrosos para la seguridad de los viajeros». Por Real orden de 9 de Febrero de 1907, y con motivo de la lamentable frecuencia con que se repiten las sustracciones en equipajes y mercancías transportados por ferrocarriles, se dispone se signifique á las Compañías ferroviarias que la Administración, haciendo uso del art. 15 de la ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877 y del 169 del reglamento para su ejecución, separará los empleados de las Empresas que resulten responsables de las sustracciones cometidas en los efectos confiados para el transporte; así como, fundándose en el art. 12 de la mencionada ley, impondrá á las mismas las multas á que por el mal servicio que suponen las sustracciones se hayan hecho acreedoras.

TÍTULO V

De los delitos y faltas especiales contra la seguridad y conservación de los ferrocarriles.

Art. 16. El que voluntariamente destruya ó descomponga la vía de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan produ-

cir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prisión correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio.

Véanse los arts. 275 y 572 del Código penal.

Desde este artículo hasta el 26 inclusive, se dedica la ley de Policía de ferrocarriles á determinar las penas en que incurren los infractores de la misma por razón de delitos y faltas cometidas contra la seguridad y conservación de las vías férreas, estableciendo una legislación complementaria de la penal, que era precisa y necesaria para impedir los atropellos que pudieran cometerse.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 12 de Septiembre de 1891 se ordena al Fiscal del Tribunal Supremo que, usando de las facultades que la ley atribuye á su alto cargo, comunique con la necesaria urgencia las órdenes é instrucciones que considere oportunas al Ministerio fiscal de las Audiencias, á fin de que sus funcionarios procuren con todo celo y diligencia la formación y rápida sustanciación de los sumarios, relativos á accidentes en las vías férreas, cuidando de inspeccionarlos con actividad y perseverancia, sin que omitan medio alguno legal que conduzca á esclarecer los hechos y á hacer efectivas todas las responsabilidades, así las directas de los funcionarios negligentes, como la subsidiaria de las Empresas para el resarcimiento de perjuicios. En su virtud se dictó una Circular del Fiscal del Tribunal Supremo, con fecha 22 de Septiembre, en la que se excitaba el celo de los Fiscales de las Audiencias para el cumplimiento de la expresada Real orden.

Art. 17. En los casos de causarse la destrucción y descomposición en rebelión ó sedición, si no apareciesen los autores del delito, incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedición ó rebelión.

Los arts. 243 y siguientes y 250 y siguientes del Código penal, estudian las materias de *Rebelión* y *Sedición*.

Art. 18. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes por delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar, y por los de rebelión y sedición.

Art. 19. En la concurrencia de dos ó más penas, los Jueces y Tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

Consideramos de la mayor importancia para dar seguridad á cuantos utilizan los ferrocarriles, que cuando los Tribunales estén llamados á conocer de los hechos, sea el Ministerio fiscal celosísimo, inspeccionando los sumarios directamente con el propósito de que no se omita nada que convenga y sea útil para fallar después con justicia. De esta manera, los fallos darán tranquilidad al público y evitarán gran número de atentados á las vías férreas.

Art. 20. A los que amenacen con la perpetración de un delito de los comprendidos en los artículos 16 y 17, se les castigará con las penas prescritas en el art. 507 del Código penal, observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo, y cuando esté señalado el grado máximo, la inmediatamente superior en su grado mínimo.

Las penas señaladas por el art. 507 del Código penal, son la inmediatamente inferior en grado á la señalada por la ley al delito con que amenazare, si se hubiere hecho la amenaza exigiendo una can-

tidad ó imponiendo cualquiera otra condición y el culpable hubiere conseguido su propósito; y con la pena inferior en dos grados si no lo hubiere conseguido; y las de arresto mayor y multa de 125 á 1.250 pesetas, si la amenaza no fuere condicional.

Sabido es que dentro de las atribuciones de los Tribunales no está la de adoptar medidas de previsión y buen orden para el servicio de las líneas férreas, pero preciso es tener presente que el título 5.º de la ley que comentamos, al cual pertenece el presente artículo, y el cap. 9.º del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, establecen disposiciones penales que castigan los daños contra la seguridad y conservación de los ferrocarriles.

El objeto de aquella ley y de su reglamento es evitar riesgos, exigiendo que las líneas estén bien reparadas y el servicio en todos sus detalles perfectamente regularizado. Si esto sucediera y las medidas de previsión se cumpliesen exactamente, los siniestros serían muy raros y contados. Pero como el olvido de lo que con repetición está ordenado es quizás lo que motiva ó puede ocasionar que los descarrilamientos ocurran y que se lamenten desgracias, es importantísimo que en el sumario quedara bien determinado y probado, si las líneas están en buen estado y si el servicio se realiza con las previsiones exigidas por las leyes y reglamentos vigentes. Cuando así no resulta, las faltas se agravan y las responsabilidades aumentan.

Art. 21. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó falta de cumplimiento á las leyes y reglamentos de la administración, causare en el ferrocarril ó en sus dependencias un mal que ocasione perjuicio á las personas ó á las cosas, será castigado con arreglo al art. 581 del Código penal como reo de imprudencia temeraria.

«El que por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que, si mediare malicia, constituiría un de-

lito grave, será castigado con la pena de arresto mayor en su grado maximo á prisión correccional en su grado mínimo, y con arresto mayor en sus grados mínimo y medio si constituyere un delito menos grave» (art. 581 del Código penal).

Este artículo viene á confirmar que, á más de las penas á que sujeta el Código á los que con intención ó por imprudencia causan un daño, hay ciertos hechos que están determinadamente castigados en la ley de 23 de Noviembre de 1877, y que tienden á reprimir los atentados contra la marcha y seguridad de los trenes.

Art. 22. Con las mismas penas serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, jefes de estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía que abandonen el puesto durante su servicio respectivo. Mas si resultare algún perjuicio á las personas ó las cosas, serán castigados con las penas de prisión correccional á prisión menor.

Objeto principal de las investigaciones de las Autoridades judiciales debe ser indagar, si el siniestro ferroviario procede de descuido de los em pleados, de falta de vigilancia sobre los mismos, y hasta de omisiones de los que tienen el deber de inspeccionar las líneas para hacer que se conserven debidamente reparadas. Todo es preciso que conste, porque así se podrán imponer y exigir con pleno conocimiento las responsabilidades directas y subsidiarias, que procedan legalmente, ya á los que abandonaron ó descuidaron el servicio, ya á las Empresas que, según los artículos 18 al 21 del Código penal, deben indemnizar cuando la ley lo ordena, los daños que causan en el desempeño de sus cargos los empleados y dependientes que las sirven.

Legislación supletoria.—El Real decreto de 15 de Febrero de 1901 dispone, en sus artículos 2.° y 3.°,

lo siguiente: «*Art. 2.º* Para los efectos del art. 22 de la ley de Policía de ferrocariles, se entenderá que abandonan el puesto durante su servicio respectivo—á menos que otra cosa en contrario dispusieran los reglamentos de servicio interior de las Compañías ó los contratos que éstas estipulen con su personal—los maquinistas, fogoneros, telegrafistas y jefes de estación que dejen el servicio de las Empresas sin avisar previamente de su intento y por escrito á aquéllas con quince días de anticipación por lo menos; y todos los demás empleados que lo dejen igualmente sin previo aviso, con diez días de término. Las Compañías ferroviarias, por su parte, no podrán despedir á sus empleados, agentes y obreros sin avisarles anticipadamente en plazos iguales á los señalados en el párrafo anterior para los distintos servicios, á no ser que sus reglamentos y los contratos con su personal señalen para el efecto otros términos más amplios. Se exceptúa el caso en que la separación del servicio se imponga como castigo ó falta de subordinación, de probidad ó que haya comprometido ó podido comprometer gravemente la seguridad de la explotación; pues mediando alguna de tales circunstancias, el empleado ú obrero podrá ser despedido inmediatamente, una vez comprobada la falta y dada cuenta á la Inspección del Gobierno. *Artículo 3.º* Las disposiciones de este Real decreto se considerarán como complementarias del reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878 y formando parte del mismo.»

Jurisprudencia.—El abandono de puesto por un guarda aguja, habiendo causado perjuicios á las personas y á las cosas, se halla comprendido bajo la sanción penal del *último párrafo* del art. 22 de la ley de policía de ferrocarriles (S. de 9 de Febrero de 1900, Sala 2.ª). El hecho de no cerrar el paso á nivel de que estaba encargado un empleado de la Compañía ferroviaria, constituye por el daño causado, un delito de imprudencia, pero no abandono del puesto, que determina el art. 22 de la ley de policía de ferrocarriles (S. de 9 de Mayo de 1901, Sala 2.ª). Aunque el maquinista y sus auxiliares tengan

obligación de no abandonar su puesto, incurriendo en responsabilidad con arreglo al art. 22 de la ley de policía de ferrocarriles, caso de verificarlo, esta responsabilidad, cuando como en el presente consta que nada podían hacer para evitar la catástrofe que no pudieron prever y que permanecieron en su puesto hasta el momento preciso del choque, no puede jurídicamente exigirse, porque implicaría la exigencia de un sacrificio inútil (S. de Sala 2.ª, de 22 de Mayo de 1901).

Art. 23. **Los que resistan á los empleados de los caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los Agentes de la Autoridad.**

Las penas referidas en el texto, las determinan los artículos 264 y 265 del Código penal, y son las siguientes: prisión correccional en su grado medio á prisión mayor en su grado mínimo y multa de 250 á 2.500 pesetas; prisión correccional en su grado mínimo al medio y multa de 150 á 1.500 pesetas, y arresto mayor y multa de 125 á 1.250 pesetas, según las circunstancias que concurran en el hecho delictivo.

Jurisprudencia.—Sólo cuando se trate de operaciones y servicios relacionados con la conservación y policía de las vías férreas, con la tracción y movimiento de los trenes y con todo lo que entrañe interés público, es cuando debe apreciarse que los empleados de ferrocarriles tienen el carácter de agentes de la Autoridad; y de ninguna manera en el ejercicio de tareas puramente mercantiles ó administrativas y de orden interior de la Empresa, de las que no pueden surgir sino intereses y reclamaciones particulares, sujetos de todo punto á las leyes comunes (S. de 9 de Abril de 1881). Aunque el art. 23 de la ley de policía de Ferrocarriles, reviste especial y determinadamente con el carácter de agentes de la Autoridad y como tales funciona-

rios públicos, á los empleados de ferrocarriles, lo es exclusivamente para el caso y momento de resistencia al cumplimiento de las disposiciones emanadas del ejercicio de sus funciones (S. de 22 de Octubre de 1891). El capataz de vía de un ferrocarril es un empleado de la Empresa, que desempeña en dicha vía sus funciones, y por consiguiente, la resistencia que contra él se emplea al ejercerlas, debe ser castigada como si se cometiera contra los agentes de la Autoridad, según dispone el art. 23 de la ley de 23 de Noviembre de 1877 (S. de 2 de Julio de 1896). El hecho de ser agredido el Jefe de una estación, cuando no se trataba de operación alguna del servicio relacionada con la conservación y policía de los ferrocarriles, con la tracción y movimiento de los trenes, ni con acto que directa ni indirectamente afectara al servicio que les encomienda la ley de policía ni el reglamento para su ejecución, no constituye el delito comprendido en los artículos 23 de aquella y 162 de éste (S de 3 de Enero de 1899).

Art. 24. Los contraventores á las disposiciones comprendidas en los títulos I y II de esta ley, á los reglamentos de la Administración y resoluciones de los Gobernadores para la policía, seguridad y explotación de los ferrocarriles, serán castigados con una multa de 15 á 150 pesetas, según la gravedad y circunstancias de la transgresión y de su autor. Si con arreglo al Código penal hubieren incurrido en pena más grave, se les impondrá solamente ésta. En caso de reincidencia, la multa será de 30 á 300 pesetas.

Véanse los arts. 160 y siguientes del reglamento de policía de ferrocarriles.

Jurisprudencia.—Se infringe al aplicarlo el artículo 24 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, que dispone que serán castigados con pena de multa,

los contraventores de la misma ley, de los reglamentos de la Administración y de las resoluciones de los Gobernadores para la policía, seguridad y explotación de los ferrocarriles; toda vez que reducido el hecho imputado á mandar un particular, que sin facturar, como se hizo, se le remitieran por un tren mixto un paquete de cápsulas de plomo para tapar botellas de agua mineral, ni incurrió por ese hecho, ni los demás que tomaron parte en él, en responsabilidad alguna, ya que el citado paquete, confiado á un viajero, por su forma, olor y volumen, no era de los que prohibe su conducción á la mano el art. 99 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, infringido también (S. de 16 de Noviembre de 1895).

Art. 25. Los que no pagaren la multa que se les impusiere, sufrirán el apremio personal con arreglo al art. 50 del Código penal.

Según el citado artículo del Código penal, si el sentenciado no tuviere bienes para satisfacer las responsabilidades pecuniarias, quedará sujeto á una responsabilidad personal subsidiaria á razón de un día por cada cinco pesetas.

Art. 26. Sin perjuicio de las penas señaladas en los artículos anteriores, deberán los que hubiesen infringido las disposiciones de esta ley, destruir las excavaciones, construcciones y cubiertas, suprimir los depósitos de materias inflamables ó de otro género que hayan hecho, y reparar los daños ocasionados en los ferrocarriles. Los Alcaldes señalarán el plazo para hacerlo, después de oír al que representa la Administración del ferrocarril, ó á la Empresa en su caso. Si en el plazo señalado no lo hicieren, la Administración cuidará de ejecutarlos á cuenta del que no hubiere obedecido. En este caso,

la cobranza de los gastos se hará del mismo modo que la de las contribuciones.

Fácilmente se comprende, que en la práctica será de imposible realización lo dispuesto en la parte final de este artículo, dada la insolvencia en que por lo general se encuentran los infractores de las leyes penales.

TÍTULO VI

Del procedimiento.

Art. 27. Los que cometan delitos penados en esta ley serán juzgados por la jurisdicción ordinaria, cualquiera que sea su fuero.

Véase el art. 168 del reglamento de Policía de ferrocarriles.

Art. 28. Exceptúanse de lo prevenido en el artículo anterior los que sólo hayan incurrido en multa. Para la imposición de éstas se observarán las reglas siguientes:

Primera. El derecho de denunciar es popular.

Segunda. Las denuncias deberán hacerse ante los Jueces municipales en cuyos términos se hubiese cometido la transgresión.

Tercera. La sustanciación é instancias de estos juicios serán las prescritas para los de faltas comunes.

Cuarta. Las declaraciones de los encargados de la dirección del camino y de los guardas jurados harán fe, salvo la prueba en contrario.

Quinta. Las penas impuestas en estos juicios se harán cumplir por los Jueces municipales.

Véanse los artículos 163, 164 y 165 del reglamento de Policía de ferrocarriles, y los 962 á 982 de la ley de Enjuiciamiento criminal.

Art. 29. Las multas á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles, en los casos expresados en el artículo 12, sólo podrán imponerse por los Gobernadores, después de oir á los interesados, al Ingeniero Jefe de la División y á la Corporación que ejerza la jurisdicción contencioso-administrativa. Las multas impuestas por los Gobernadores á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles no podrán ser condonadas sino por el Ministro de Fomento, oyendo previamente al Consejo de Estado.

Dado en Palacio á veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.—YO EL REY—El Ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano*.

Consúltense los artículos 12 de la ley de Policía de ferrocarriles, y los 166, 167 y 168 de su reglamento.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 8 de Enero de 1886 se dispuso que, desde 1.º de Febrero próximo ejerza cada Gobernador en la provincia de su cargo las atribuciones que para la policía de los ferrocarriles les confiere la ley de 23 de Noviembre de 1877 y su reglamento de 8 de Septiembre de 1878, sin más excepción que en lo relativo á retrasos en la marcha, en cuyo caso será competente para la aplicación de la ley el Gobernador de la provincia á que corresponda el punto de final llegada de cada tren, según los cuadros de marcha aprobados por la Dirección general de Obras públicas, pudiendo los demás Gobernadores darle cuenta de cualquier otro retraso ó abuso en la marcha que con tales atribuciones se relacionan-

Jurisprudencia.—El acuerdo de la Dirección general de Correos y Telégrafos disponiendo que un Gobernador obligue á una Compañía ferroviaria á consentir el tendido en su línea telegráfica de un conductor del Estado, no es declaratorio de derechos, sino que se limita á requerir al Gobernador para que use de las facultades que le confiere el artículo 28 (es el 29 de la vigente), en relación con el 12 de la ley de Policía de Ferrocarriles de 14 de Noviembre de 1855 (S. de 9 de Enero de 1906).

IV

Reglamento para la ejecución de la ley de Policía de Ferrocarriles, aprobado por Real decreto de 8 de Septiembre de 1878 (1).

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, oído el Consejo de Estado en pleno, y de acuerdo con el de Ministros,

Vengo en aprobar el adjunto reglamento para la ejecución de la ley de Policía de Ferrocarriles.

Dado en el Palacio de Riofrío á 8 de Septiembre de 1878.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano.*

CAPÍTULO PRIMERO

Artículo 1.º La inspección y vigilancia de los ferrocarriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil; la intervención directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policía y buen régimen en todo lo que pueda afectar á la seguri-

(1) Sirve de precedente á este reglamento de Policía de los Ferrocarriles, el aprobado por Real decreto de 8 de Julio de 1859. Algunas disposiciones del mismo están contenidas en el vigente y otras han sido modificadas por el actual.

dad de las personas y el desarrollo de los intereses materiales, corresponde al Ministerio de Fomento.

Los tres artículos primeros del reglamento de Policía de Ferrocarriles constitutivos del capítulo 1.°, que por cierto aparece sin título, comprenden una referencia general al capítulo 5.° del reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles, que trata de la inspección y vigilancia de las vías férreas, en sus dos aspectos de técnica y administrativa.

Art. 2.° La parte puramente técnica ó facultativa se confiará en cada línea á uno ó más Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; la administrativa y mercantil, á funcionarios elegidos por el Ministerio de Fomento. De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre sí, y ambas destinadas al mejor servicio público con distintos cargos y deberes. También podrán estar reunidas.

Véanse los arts. 61, 63, 64, 65 y 69 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, inserto anteriormente.

Art. 3.° La organización, atribuciones y deberes de las Inspecciones facultativa y administrativa se ajustarán á lo que determinen los reglamentos especiales para el servicio de las mismas, que se hayan dictado ó se dicten en lo sucesivo por el Ministerio de Fomento.

Acerca de este punto, deben consultarse el capítulo 5.° del reglamento de 24 de Mayo de 1878, y la sección 3.ª de la *segunda parte complementaria*.

CAPÍTULO II

DE LA VÍA Y SU CONSERVACIÓN

Art. 4.° Se prohibe construir represas, pozos y abrevaderos á menor distancia de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril. Esta distancia de 20 metros se contará desde la línea inferior de los taludes en los terraplenes, desde la superior en los desmontes, y desde el borde exterior de las cunetas cuando el ferrocarril se halle en terreno natural; á falta de éstas, se contará la distancia de 20 metros desde una línea paralela al carril exterior, á metro y medio de distancia del mismo.

Este artículo amplía y explica la doctrina sustentada por el núm. 3.° del 1.° de la ley de Policía de ferrocarriles, y por los 4.° y 5.° de la misma; siendo, por lo demás, una repetición del art. 9.° de la indicada ley, que dispone exactamente lo propio.

La distancia de los 20 metros, á contar desde la línea paralela á metro y medio del carril exterior, es de suponer que sea lo mismo, aunque ni la ley ni el reglamento de Policía lo dicen, en los ferrocarriles de una sola vía, que en los de dos.

Art. 5.° Incurrirán en la pena señalada por el artículo 24 de la ley, los cultivadores de las heredades colindantes con la vía, siempre que al verificar las plantaciones y las demás labores del cultivo ó de cualquiera otra manera, perjudiquen á los cerramientos, muros de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de los ferrocarriles.

La pena señalada por el art. 24 de la ley, es una multa de 15 á 150 pesetas, y de 30 á 300 en caso de reincidencia.

Art. 6.° Se aplicará igualmente el art. 24 de la ley, no sólo á los labradores que en sus cultivos y mejoramientos de los predios rústicos inmediatos á la vía férrea arrojasen sobre sus cunetas tierras, abonos, hojas ó cualquier otra materia que impida el libre curso de las aguas, sino también á los pastores y ganaderos, que en la custodia, apacentamiento y conducción de sus ganados ocasionaren el mismo daño.

Véase el núm. 6 ° del art. 1.° de la ley de Policía y la nota al artículo anterior.

Aunque el reglamento de Policía de ferrocarriles no lo indica, sospechamos que por un descuido de detalle, es lógico suponer que la responsabilidad subsidiaria, en caso de no ser los infractores de las disposiciones reglamentarias los dueños de los ganados, debe corresponder á éstos, en lo referente á la multa, se entiende.

Art. 7.° Los dueños ó arrendatarios de las heredades lindantes con los ferrocarriles no podrán:

1.° Impedir el curso de las aguas procedentes de la vía férrea, ya sea construyendo zanjas, calzadas y veredas, ó ya elevando el terreno de sus fundos.

2.° Cortar árboles en la zona de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril sin previa licencia de la Autoridad local y el reconocimiento de la Inspección facultativa.

3.° Arrancar raíces y remover la tierra en los declives y terrenos contiguos á la vía que produzcan

desgajés sobre ella, y directa ó indirectamente puedan obstruir ó embarazar su tránsito.

Las obras necesarias para reparar estos daños se ejecutarán á costa de los contraventores, sin perjuicio de las penas en que hubiesen incurrido con arreglo á los artículos anteriores.

Lo mismo disponen los núms. 2.º y 3.º del art. 1.º de la ley de Policía de ferrocarriles, en su parte fundamental.

Cuando los arrendatarios de las heredades lindantes con los ferrocarriles sean insolventes, ¿á costa de quién se ejecutarán las obras necesarias para reparar los daños causados en las inmediaciones de la vía? ¿Serán los dueños los responsables subsidiarios? Nada de esto contesta el reglamento, con notable perjuicio de la claridad de toda disposición preceptiva, y aunque no es aventurado suponer que al fin y al cabo será la Empresa ferroviaria la que tendrá que ejecutar las reparaciones por su cuenta, no estará demás el consignarlo así, pues ocasiones han existido en que se ha tratado de hacer responsables á los propietarios de las tierras de los daños realizados por sus colonos, con expreso quebrantamiento de la justicia y de la equidad y de lo consignado en la ley civil. Esto no excluye el que los arrendatarios infractores sean castigados con las penas subsidiarias que prescribe el Código penal, si su imprudencia ó mala fe lo exigen.

Art. 8.º Los dueños ó conductores de carruajes, caballerías ú otros ganados, no podrán, ni aun para entrar en las heredades limítrofes ó salir de ellas, atravesar la vía por otros puntos que los ya señalados al intento. Esta prohibición alzanza también á los arrieros, conduetores de carruajes, pastores y ganaderos que den suelta á sus caballerías ó ganados

y los apacienten en las zonas contiguas al ferrocarril.

Véanse los arts. 2.° y 8.° de la ley de Policía, y sus notas respectivas.

Art. 9.° No se permitirán los tinglados, cobertizos y puestos ambulantes en la zona de los ferrocarriles, aun para la venta de comestibles, si sus dueños no han obtenido previamente la correspondiente licencia de la Autoridad competente.

Consúltese el art. 12 del presente reglamento.

Art. 10. Incurre en la pena señalada por el artículo 21 de la ley, el que de intento ó por omisión y descuido deteriore ó destruya con sus ganados y carruajes las obras y accesorios de los ferrocarriles, como son los antepechos, las albardillas, los postes kilométricos, los de telégrafos y sus alambres y aisladores, los de señales, las inscripciones, las tablas de anuncios fijados al público y las cañerías y depósitos de agua.

Es también aplicable este artículo á los que, sin la autorización competente, corten ó destruyan los árboles plantados en la zona prefijada en el art. 4.° al uno y otro lado de la vía férrea.

Véanse los artículos citados en el texto.

Art. 11. Nadie podrá, sin previa autorización, dentro de la zona de 20 metros contados en la forma determinada en el art. 4.°, establecer presas ó artefactos, abrir cauces para la toma y conducción de aguas, construir edificios, muros, alcantarillas ú otras obras.

Esta zona de 20 metros se contará en las estaciones desde el cerramiento ó lindero que limite los terrenos propios de la estación.

Véase el art. 4.º de este reglamento, y los 1.º (número 3.º) y 4.º de la ley de Policía de ferrocarriles.
El Gobernador de la provincia, podrá—según el art. 7.º de la ley—autorizar el acopio de materiales no inflamables.

Art. 12. Las solicitudes para construir ó reedificar en las zonas de los ferrocarriles se dirigirán á los Alcaldes de los pueblos respectivos, expresándose en ellas el sitio, destino y circunstancias de la obra proyectada.

El Alcalde las remitirá desde luego con informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspección facultativa, y ésta, previo reconocimiento y oída la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar entre la vía y las obras, fijando su alineación y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecución haya de ajustarse.

Es obligatorio para los interesados presentar los planos de la obra á la Inspección facultativa, siempre que ésta estime conveniente examinarlos.

Véanse las reglas 3.ª y 4.ª de la Real orden de 29 de Julio de 1891, inserta por nota al art. 22 del reglamento para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles; y el art. 7.º de la ley de Policía de ferrocarriles.

Art. 13. Si hubiese acuerdo entre la Inspección facultativa y el Alcalde respecto á las construcciones proyectadas en las zonas de la vía, este último otorgará desde luego la licencia solicitada.

Cuando haya disidencia y el interesado resista las condiciones propuestas por la Inspección, el expediente pasará al Gobernador de la provincia, quien, oyendo á la Comisión permanente de la Diputación provincial, resolverá lo que tuviere por conveniente.

En el caso de que alguna de las partes no se conformase con la resolución, el Ministerio de Fomento decidirá en la vía gubernativa definitivamente, sin ulterior recurso.

Art. 14. Previo informe ó aviso de la Inspección facultativa, el Alcalde dispondrá la demolición de las obras que se hubiesen construído en la zona del camino de hierro sin la correspondiente licencia, así como también las que, aun después de otorgada ésta, no llenasen las condiciones en ella prevenidas.

Concuerda con los artículos 4.º de la ley de Policía y 12 del presente reglamento.

Art. 15. Si las casas y demás edificios construídos en todo ó parte dentro de la zona de servidumbre del ferrocarril, contada en la forma determinada en los artículos 4.º y 11, y particularmente las fachadas del lado de la vía amenazasen ruina, la Empresa dará parte inmediatamente á la Inspección facultativa para que proceda desde luego á su reconocimiento.

Si de éste resultase su mal estado ó inseguridad, la Inspección facultativa lo pondrá en conocimiento del Alcalde, manifestando si la ruina es ó no pró-

xima y si el edificio se cuenta entre los que están sujetos á retirar su línea de fachada.

Véanse los artículos 3.º y 11 de la ley de Policía de ferrocarriles y los de este reglamento citados en el texto.

Art. 16. La prohibición impuesta por el art. 3.º de la ley de levantar á menos de 3 metros de distancia del ferrocarril otra fábrica que no sea una pared ó tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras ú otro hueco cualquiera que dé sobre la vía.

Consúltese el artículo de la ley citado en el texto.

Art. 17. Los proyectos de aquellas obras que atraviesen la vía ó le impongan una servidumbre más ó menos directamente, se someterán á la aprobación del Ministerio de Fomento, quien resolverá después de oir á la Empresa, al Ingeniero Jefe de la Inspección facultativa y al Gobernador de la provincia.

Jurisprudencia.—La Real orden que establece la incorporación de un camino que cruza una línea férrea á uno de los dos pasos á nivel próximos, ó si esto no fuera posible ó conveniente el establecimiento de un paso á nivel en el punto del camino cruzado por la vía, consigna el derecho del pueblo interesado á que se estableciese el paso á nivel si no se incorporaba el camino vecinal á alguno de los otros dos pasos á nivel; derecho de que no puede ser privado el pueblo, toda vez que le ha sido reconocido en una resolución firme y consentida por la Compañía concesionaria del ferrocarril (S. de 19 de Abril de 1901).

Art. 18. Por todos los medios posibles asegurará la Empresa:

1.º La conservación en buen estado del ferrocarril y todas sus dependencias.

2.º La guarda y el servicio de las barreras en los pasos á nivel.

3.º La vigilancia y oportuna maniobra de las agujas en los cambios y cruzamientos de vía y en las señales adoptadas, tanto de día como de noche.

4.º La iluminación de las Estaciones y de los pasos á nivel que el Ministerio de Fomento determine, desde puesto el sol hasta el tránsito del último tren.

5.º La de los túneles que igualmente determine el Gobierno, y que existirá constantemente mientras la vía se halle practicable.

Art. 19. Para el más exacto cumplimiento de cuanto se previene en el artículo que antecede, habrá en todos los puntos en que se creyere necesario guardas de vía, guarda-agujas y vigilantes de día y de noche, en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotación.

Mientras dure el servicio de estos empleados, no podrán jamás abandonar su puesto sin autorización expresa del Jefe de quien dependan y sin haber sido previamente reemplazados.

Consúltese el art. 22 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 9 de Febrero de 1901 se resuelve que, los empleados, agentes y obreros de las Compañías de ferrocarriles al cesar, cualquiera que fuese la causa, en el servicio de las mismas, entregarán en el acto al

jefe inmediato, ó al funcionario debidamente acreditado encargado de sustituirles, los documentos, herramientas y enseres de todas clases de pertenencia de aquéllas.

Art. 20. Cuando á juicio del Ministerio de Fomento, fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, después de oirla, las medidas que juzgue convenientes y que el interés público reclame en cada caso.

Este es uno de los artículos menos completos y más ligeramente redactados que ofrece el reglamento de Policía de ferrocarriles. Así como el artículo 53 de la ley general de vías férreas, autoriza al Gobierno para asegurar el servicio público del ferrocarril, cuando por culpa de la Empresa se interrumpa total ó parcialmente; del mismo modo, el precepto reglamentario que comentamos ha concedido al Ministerio de Fomento, el derecho de adoptar las medidas que juzgue convenientes, para conseguir la seguridad de la explotación del camino de hierro; pero en forma tal, que desde luego es dificilísimo comprender.

Aparte de que el juicio del Ministro de Fomento, no Ministerio como dice el artículo, puede ser muy variable, mucho más en nuestro país donde las modificaciones políticas se suceden rápidamente, y donde la inseguridad de los Consejeros responsables en sus departamentos respectivos es casi tradicional, y aunque es de suponer que consulten para llevar á efecto aquellas determinaciones con la Junta Superior de Caminos, Canales y Puertos, la disposición reglamentaria deja sin expresar á costa de quién se adoptarán las medidas convenientes que el interés público reclame, cuánto durará el estado anormal de la Compañía ferroviaria, qué transcendencia tendrá el informe de la misma, y las consecuencias probables que se producirían, en el caso de que la Empresa no pudiera

emplear los medios que el Ministerio le indicara, para garantizar la seguridad del movimiento.

Tales observaciones exigen una disposición ministerial que las aclare y detalle por lo menos, cuando no una rectificación total del artículo, que sería indudablemente el sistema que debiera adoptarse.

Anticipándonos nosotros á la modificación legal, consideramos que la seguridad de la explotación debe hacerse á costa de la Empresa del camino y por un período no mayor de seis meses, sin perjuicio de dar por caducada la concesión cuando las circunstancias especiales del caso lo requieran, de acuerdo estos datos con distintas manifestaciones de la ley de Ferrocarriles en supuestos equivalentes.

Art. 21. La Inspección facultativa, de acuerdo con la Empresa, organizará de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras.

Véase el art. 8.º de la ley de Policía de ferrocarriles.

Art. 22. Siempre que sea necesario para la conservación de las obras ó seguridad de las personas ó mercancías abrir contrafosos, construir defensas y contracarriles, ó emprender otros trabajos de la misma naturaleza, la Empresa procederá, desde luego, á su realización en los puntos que el Gobierno designe.

Art. 23. Cuando en los plazos marcados á los concesionarios ó arrendatarios no reparen las faltas y daños causados ó no se hagan las obras mandadas ejecutar, los jefes de División de ferrocarriles, previa orden de la Dirección general de Obras públicas, repararán dichas faltas y daños ó harán las

obras necesarias por el sistema de administración. El Ministro de Fomento dispondrá la incautación de los fondos de las estaciones y determinará en cuáles de éstas ha de aplicarse tal medida para atender al pago de dichas obras ó reparaciones.

De los fondos incautados se dará recibo á los Jefes de las estaciones, cuyos documentos se canjearán después por las cuentas justificadas de gastos en la forma que se acreditan los de las obras del Estado. Si hubiese oposición al incautarse de los fondos, se reclamará el auxilio de las Autoridades provinciales ó municipales competentes en el territorio donde se hallara enclavada la estación, viniendo aquéllas obligadas á prestarlo hasta con la fuerza material de que dispongan, con cuyo objeto se les dará conocimiento de la Real orden que haya dispuesto la incautación.

Este artículo aparece redactado conforme á la reforma introducida en el mismo por el Real decreto de 15 de Marzo de 1907.

Las diferencias entre la nueva redacción dada al artículo y su primitiva forma, se reducen á que según el reglamento de 1878, el Gobernador de la provincia disponía la incautación de los fondos de las estaciones próximas para atender al pago de las obras y reparaciones, y conforme al Real decreto de 1907, el Ministro de Fomento es quien la ordena y determina las estaciones que han de atender á aquellos gastos.

Al final del artículo reformado se agrega también la necesidad de dar conocimiento de la Real orden de incautación á las Autoridades provinciales ó municipales, de quienes se reclame auxilio para cumplimentar la disposición ministerial.

Véase el art. 13 de la ley de Policía de Ferrocarriles.

Art. 24. La división de la línea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas, se indicarán según las prescripciones dictadas por el Ministerio de Fomento, estableciéndose, siempre que sea posible, á la derecha de la vía, y partiendo de Madrid, como de un punto céntrico, á las costas y fronteras.

Consúltese el pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, que insertamos en la sección 1.ª de la *segunda parte complementaria*.

CAPÍTULO III

DE LAS ESTACIONES

Art. 25. Cada estación tendrá en la fachada principal una inscripción que exprese su nombre y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Los relojes de toda la línea se arreglarán diariamente á la hora del meridiano de Madrid, siempre que se halle enlazada con las de la corte, sin solución de continuidad; y en caso de tenerla, se regirán por el de la estación más importante.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la Empresa.

Legislación supletoria.—La Real orden de 15 de Octubre de 1863 determinó que las estaciones de los ferrocarriles lleven el nombre del término jurisdiccional en que estén situadas.

La Real orden de 16 de Noviembre de 1900, dictada para la aplicación del Real decreto de 26 de Julio del mismo año, cuyo art. 1.º dispone: «El servicio de los ferrocarriles ... se regulará con arreglo al tiempo solar medio del meridiano de Greenwich, llamado vulgarmente *tiempo de la Europa occidental*», y el 2.º que «la imputación de las horas en los indicados servicios se verificará de media noche á media noche en una serie continua de veinticuatro números; es decir, con los nombres de una á doce las horas de media noche á medio día, sin añadir la palabra *mañana* y con los nombres de trece á veinticuatro las comprendidas entre medio día y media noche ...»; dispuso que la reforma acordada se efectúe con la debida uniformidad, estableciendo el reloj de veinticuatro horas. Según el apartado *H* del art. 69 de la *instrucción para la recaudación de las contribuciones é impuestos*, de 26 de Abril de 1900, se exceptúan del embargo las estaciones de las vías férreas, sus almacenes, talleres, terrenos, obras y edificios que sean necesarios para el uso de dichas vías, y las locomotoras, carriles y demás efectos de material fijo y móvil destinados al movimiento y explotación de las líneas. Cuando se despache ejecución contra una Compañía ó Empresa de ferrocarriles, se procederá del modo prevenido en la ley de 12 de Noviembre de 1869. Según la *ley de contrabando y defraudación* de 3 de Septiembre de 1904, art. 71 (número 3.º), se reputan edificios ó lugares públicos para los efectos del reconocimiento, las estaciones de ferrocarriles y sus dependencias destinadas á muelles, depósitos ó almacenes de efectos y mercancías. Según el núm. 13 del art. 5.º del reglamento de la Contribución territorial de 30 de Septiembre de 1885, disfrutarán de exención absoluta y permanente los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles, ya sean generales ó transversales y los edificios enclavados en los mismos terrenos que estén destinados á estaciones, fondas, almacenes y cualquiera otro servicio necesario para la explotación de dichas vías.

Jurisprudencia.—Los muelles de una estación de ferrocarril no son lugares habitables (S. de 18 de

Noviembre de 1890). Los edificios de las estaciones principales de ferrocarriles, por estar destinados al servicio del público, por la intervención en él de delegados del Gobierno y garantías determinadas que por leyes especiales se conceden á parte de sus empleados, merecen el concepto de públicos (S de 5 de Abril de 1895). Los edificios destinados á fondas, cantinas y viviendas de los empleados, pertenecientes á las Compañías de ferrocarriles, se hallan sujetos al pago de la contribución territorial, por no ser indispensables para el tráfico y desarrollo de la Empresa (Sentencias de 5 de Octubre de 1904, 18 de Abril de 1905 y 28 de Octubre de 1905).

Art. 26. Todo billete con enmiendas ó raspaduras será desechado como falso.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 30 de Mayo de 1907 se declara, que no hay términos hábiles para hacer efectiva, la prohibición de revender billetes de ferrocarriles, mientras los documentos objeto de este tráfico sean al portador y los industriales que le practican satisfagan las cuotas de contribución correspondientes á la industria que ejercen (Derogó la de 1.º de Marzo de 1906, que prohibía la reventa).

Art. 27. Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, la Administración del ferrocarril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre, los correspondientes resguardos, especificando en ellos el número y clase de los bultos entregados, el precio exigido por su transporte, y las demás circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

En estos resguardos se especificarán los plazos re-

glamentarios dentro de los cuales deben llegar los equipajes, bultos y mercaderías á su destino.

Véase el capítulo 8.º del presente reglamento, que trata de la recepción, transporte y entrega de los equipajes y mercancías.

Art. 28. Estarán constantemente á la vista en los sitios más públicos de cada estación, los anuncios de las horas de despacho, así como también los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 28 de Septiembre de 1871 se dispone que, las Compañías de ferrocarriles no procedan á hacer factura alguna de mercancías sin que el remitente, suscrito por la misma persona que extienda la declaración de expedición, consigne en ella la tarifa que quiere que se le aplique; y que si omite dicha designación, el empleado respectivo ponga la correspondiente nota en que así conste, procediendo á ejecutar la factura con aplicación de los precios más reducidos que estén en vigor.

Véanse los artículos 129 y siguientes del presente reglamento.

Art. 29. Todas las Estaciones tendrán un Jefe superior, al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

Art. 30. Habrá en las Estaciones que el Ministerio de Fomento designe:

1.º Departamentos para las oficinas de las Inspecciones y del telégrafo.

2.º Un depósito, en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extraviados pertenecientes á los viajeros.

Y 3.º Un botiquín provisto de los medicamen-

tos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

Legislación supletoria.—La Real orden de 13 de Julio de 1901 relativa á *sanidad de edificios públicos*, determina que las estaciones de ferrocarriles deberán tener antes de 1.º de Julio de 1902, los sitios destinados á desagües en perfectas condiciones sanitarias.

Art. 31. Corresponde á los Gobernadores de provincia adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, de la entrada, circulación y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercancías; pero sus acuerdos no serán ejecutorios hasta que hayan obtenido la aprobación del Ministerio de Fomento.

Se prohibe todo privilegio á favor de las Empresas de transportes en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las estaciones.

Jurisprudencia.—Además de la facultad que el artículo 31 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la ley de policía de los ferrocarriles, atribuye á los Gobernadores para adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, cuyos acuerdos para ser ejecutorios requieren necesariamente la aprobación del Ministerio de Fomento, la vigilancia en ellas y en los caminos de hierro se ejerce siempre, según el art. 182 del expresado reglamento, por los funcionarios de las inspecciones y los dependientes de las Empresas, teniendo unos y otros para el objeto carácter de guardas jurados, y por consiguiente el de agentes de la Autoridad, el cual se les reconoce expresamente para el caso de resistencia en el art. 23 de la misma ley (S. de 2 de Noviembre de 1892). Así la ley de 23 de Noviembre

de 1877 como el reglamento de 8 de Septiembre de 1878, al determinar los actos constitutivos de delitos y faltas, y al establecer el procedimiento para su penalidad, se contraen clara y precisamente á los delitos y faltas contra la seguridad y conservación de los ferrocarriles, concepto dentro del cual no pueden estimarse comprendidas las infracciones de los reglamentos y bandos referentes al buen gobierno y policía de las estaciones, entrada, circulación y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares, servicios encomendados única y exclusivamente á la Autoridad gubernativa por el art. 31 del citado reglamento (R. D. de 14 de Octubre de 1898).

CAPÍTULO IV

DEL MATERIAL EMPLEADO EN LA EXPLOTACIÓN

Art. 32. El número de locomotoras, ténders y demás carruajes destinados á la explotación será el que se determine en el pliego de condiciones de la concesión.

Si el mejor servicio público hiciese necesario el aumento de este material, el Ministerio de Fomento, oída la Empresa, adoptará para procurarle las resoluciones oportunas.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 13 de Noviembre de 1900 se llamó la atención de las Compañías de ferrocarriles acerca de la falta de material de transporte de que disponían; y observando el Ministro de Fomento que las Empresas no habían procurado remediar aquella falta durante el período de tres años, y que resultaban continuos retrasos en los trenes y dificultades para la rápida expedición y entrega de mercancías, consideró llegado el caso previsto en el presente artículo del reglamento de policía de ferrocarriles, y en su virtud dispuso por Real orden de 1.º de Octubre de 1903: «1.º Que se otorgue á la Compañía del Norte el tér-

mino de ocho días para que exponga lo que estime pertinente á la cuestión de que se trata. 2.° Que transcurrido el plazo indicado, se fije por el Ministerio de Agricultura, etc., el número de máquinas, coches de viajeros y vagones de mercancías que deberá adquirir la Compañía del Norte, así como el plazo en que habrá de efectuarse la adquisición. 3.° Respecto á las demás Compañías de ferrocarriles, las correspondientes Divisiones darán cuenta á la Dirección de Agricultura y Obras públicas de las deficiencias que se observen debidas á falta de material y de las gestiones que hayan hecho para remediar aquéllas. 4.° Tan pronto como se reciban estos informes, se procederá á fijar por el Ministerio de Agricultura, etc., el material que haya de adquirir cada Compañía.» La Real orden de 1.° de Julio de 1904 dispuso: Que se constituyera en Madrid una Comisión encargada de estudiar la unificación, de todos los elementos del material fijo y móvil de nuestras líneas férreas, proponiendo para cada uno de aquéllos un cierto número de tipos, el menor posible, adaptables á las diversas circunstancias de las líneas de la red nacional, y de estudiar asimismo y proponer los medios que convendrá emplear y las medidas que será conveniente se dicten para, una vez sentadas las bases de la unificación, llegar á ella de la manera más rápida posible.

Art. 33. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspección facultativa.

Cuando por deterioro ú otra cualquier causa se hubiese retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun después de repararla, sin el reconocimiento de la Inspección facultativa.

Consúltese el art. 24 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, que determina las condiciones requeridas para poner en explotación un ferrocarril, y el 40 del presente.

Art. 34. Los ejes de las locomotoras, ténders y carruajes de todas clases pertenecientes al material de las Empresas, serán forjados á martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas ni hojas, y perfectamente apropiados al servicio que presten.

Este artículo y los siguientes hasta el 39 inclusive, se dedican á determinar las condiciones de seguridad y solidez de las locomotoras, ténders y carruajes pertenecientes al material móvil de las Empresas, procurando fijarlas de acuerdo con las indicaciones é informes técnicos que al redactarse el reglamento fueron previamente solicitados.

Legislación supletoria.—La disposición segunda del decreto de 4 de Octubre de 1873, determina que, se conservará en perfecto estado el material móvil que entre en la formación de los trenes, no tolerándose el más insignificante defecto en las piezas que puedan afectar á la seguridad de la circulación, como son ejes, ruedas, cajas de grasa y aparatos de suspensión, de enganche, de choque y de freno; cuidándose muy especialmente por la inspección del Gobierno de que se retiren del servicio los vehiculos defectuosos.

Art. 35. Nunca ni por ningún pretexto se permitirán las ruedas de hierro fundido, pero sí las de acero. En los trenes de mercancías, así como en los que marchen con poca velocidad, previa autorización del Gobierno, podrán usarse con llantas forjadas.

Art. 36. Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando

la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó modificaciones que sufrieron y la renovación sucesiva de sus diversas piezas.

Se comprenderán igualmente en estas notas cuantas observaciones y advertencias se crean necesarias para formar la estadística del material del servicio del ferrocarril.

Estos registros estarán siempre á la disposición de los Ingenieros de la Inspección técnica y facultativa; pues aunque no lo dispone el reglamento, por identidad de motivos y razones con lo expuesto en el segundo párrafo del artículo siguiente, parece lógico y necesario que así sea.

Art. 37. En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior, se tomará razón circunstanciada de los ejes de las locomotoras y ténders, cuidando de hacer mérito al lado del mismo, del número de orden de cada uno, de la fábrica de donde proceden, de la fecha en que empezaron á prestar servicio, de las pruebas á que se sometieron, de su trabajo constante é interrumpido, y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar grabado su número de orden.

Estos registros, llevados siempre con la mayor escrupulosidad posible, se presentarán por las Empresas á los Ingenieros encargados de la Inspección facultativa, cuando crean oportuno examinarlos.

Art. 38. Sólo las personas destinadas al intento por la Empresa encenderán las locomotoras.

Ya dispuestos para el servicio, un maquinista ó

fogonero permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, así en las vías principales como en los apartaderos.

Art. 39. Los ténders, además de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para contener mayores cantidades de agua y combustibles que las que puedan consumir las locomotoras á que acompañan, en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

Art. 40. Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorización de la Inspección facultativa.

Se concederá esta autorización cuando se reconozca, en la forma que el Gobierno determine, que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 29 de Julio de 1891 se determina:

1.° En todos los coches de compartimientos independientes de los trenes de viajeros se instalarán aparatos de aviso, que permitan á los viajeros, en caso de accidente, llamar la atención de los empleados. Las Empresas de ferrocarriles propondrán en el plazo de un mes, desde la publicación de esta Real orden, el sistema que consideren preferible, y una vez aprobado por el Gobierno, se reglamentarán su instalación y su empleo, y se determinará el correctivo que haya de imponerse á los viajeros que hicieren uso indebido de la señal de alarma.

2.° Se establecerán comunicaciones parciales entre cada dos compartimientos contiguos de un mismo coche, en los de primera y de segunda cla-

se que no la tengan, por medio de aberturas, protegidas con cristales ó con rejillas de malla ancha, colocadas en la mitad superior de los tableros divisorios.

....

4.º Las Compañías establecerán, en suficiente número de coches de primera y de segunda clase y en todos los de lujo, cierres interiores especiales cuya llave se facilitará al viajero que lo solicite, previo pago de los asientos que al compartimiento correspondan.

La Real orden de 6 de Junio de 1900, establece que si expirado el término otorgado en la disposición anterior no hubiesen las Empresas propuesto el sistema de comunicación interior de trenes que estimen preferible, adopte y fije la Administración pública el que juzgue más conveniente, reglamentando su empleo y señalando los plazos en que las Compañías deberán instalar los aparatos necesarios para su funcionamiento; y que si las Compañías no cumpliesen la orden en el período que se les marque, se proceda por la Administración pública á verificar la instalación de los aparatos por cuenta de aquéllas, señalándoles al efecto las cantidades que se calculen necesarias para la ejecución de los trabajos, que las Compañías deberán consignar en la Caja general de Depósitos, á disposición del Gobierno. La Real orden de 26 de Julio de 1900, determina: 1.º Que se adopte la aplicación del freno por el vacío al establecimiento de señales de alarma en los coches de departamentos independientes para los trenes expresos y correos de la red general, sin perjuicio de extenderla más tarde á aquellos trenes mixtos que por su importancia ó circunstancias especiales lo requieran. 2.º Que la aplicación á los trenes expresos y correos se lleve á la práctica desde luego. Y 3.º Que para las líneas aisladas de la red general, en que no sea obligatorio freno continuo, se acepte el sistema de intercomunicación eléctrica. Por último, la Real orden de 29 de Septiembre de 1900, estableció las fechas en que deberían estar instalados los aparatos de alarma referidos en cada una de las líneas de ferrocarriles de España. Por Real orden de 31 de

Marzo de 1903 se dispuso que se dotara de aparatos de alarma, fundados como los de los otros carruajes en la aplicación del freno por el vacío, á los coches denominados *Sleeping cars* de la Compañía internacional de coches camas.

Art. 41. El sitio designado á cada viajero tendrá por lo menos 45 centímetros de ancho y 65 de fondo, y un metro 45 centímetros de altura, medida desde el asiénto.

En la parte interior de cada carruaje destinado á los viajeros se colocará una tablilla que exprese, además de la letra y el número que le corresponda, según su clase, el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separen de una manera precisa, y otra con las disposiciones de este reglamento concernientes á los viajeros.

Legislación supletoria —La Real orden de 27 de Noviembre de 1906 dispone: Que como medida general, y por tanto obligatoria para todas las Compañías de ferrocarriles, en aquéllas de sus líneas cuyas condiciones se rigen por el pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, en virtud de lo dispuesto en el art. 38 del mismo, todos los coches y compartimentos de viajeros, sin distinción de clases, irán en adelante provistos de aparatos de calefacción durante las mismas épocas é idénticas circunstancias en que al presente son obligatorios dichos aparatos para los coches de primera clase, con arreglo á lo dispuesto por Real orden de 9 de Enero de 1868.

Art. 42. Todas las locomotoras, ténders y demás carruajes de un tren, contendrán:

1.º El nombre ó las iniciales del camino de hierro á que correspondan.

2.º El número de orden.

3.° La clase á que correspondan en los carruajes de viajeros.

Art. 43. La Empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotación proporcionado á la extensión y circunstancias particulares de la línea.

Teniendo en cuenta lo que se dispone en el artículo 32 del presente reglamento, nos parece que al precepto que anotamos le falta un segundo párrafo que debería decir, poco más ó menos: En caso de que por alguna Compañía ferroviaria se olvidaran los deberes que le impone este artículo, el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Ingeniero Jefe de la Inspección facultativa (ó previo su informe) adoptará las resoluciones convenientes para el mejor servicio público, á costa de aquella, procurando que de ninguna forma se retrase el movimiento de la línea ó se causen siniestros y desgracias en el camino de hierro.

Art. 44. Es de la exclusiva competencia de la Administración activa, el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la Inspección facultativa, que tengan por objeto desechar la parte del material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas para el buen orden y seguridad de la circulación.

CAPÍTULO V

DE LA FORMACIÓN DE LOS TRENES

Art. 45. A propuesta de la Empresa, el Ministerio de Fomento determinará para los diversos puntos de la línea, y según las circuntancias lo requieran:

1.º La velocidad.

2.º El número máximo de carruajes.

3.º El máximo de carga en los trenes de mercancías.

4.º El número y peso de los carruajes con frenos y el lugar que han de ocupar en el tren, debiendo ser precisamente de esta clase el último de cada tren.

Véase la nota al art. 40 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 21 de Noviembre de 1888 dispuso: 1.º Que las Compañías concesionarias de ferrocarriles establezcan en todas las líneas que tengan en explotación el uso de frenos continuos, entendiéndose por tales los que permitan enfrenar todos los vehículos del tren y ténder inclusive y las ruedas motoras de las locomotoras; y sólo en casos excepcionales para facilitar la formación de trenes, se permitirá que se intercalen vagones sin freno, aunque armados de las tuberías generales de conducción de aire ó que produzcan el vacío.

....

3.º Los frenos se maniobrarán por los maquinistas y guardafrenos.

....

5.º Deberán llevar frenos continuos automáticos los trenes expresos y correos, y en general todos los que en cualquier punto de su marcha alcancen una velocidad efectiva de 50 kilómetros por hora.

6.º Se concede á las Compañías el plazo de dos años para dar cumplimiento á estas prescripciones, debiendo colocar en el primer año la tercera parte, por lo menos, de los frenos que les corresponda colocar en los dos citados años.

7.º Asimismo deberán establecer las Compañías de ferrocarriles campanas de alarma en todas las líneas de vía única, excepto en aquellas en que sean inútiles, á juicio de la Superioridad, si bien á reserva de estar obligadas á colocarlas en el caso en

que cambien las circunstancias que las hagan innecesarias.

....

10. Se concede á las Compañías un plazo de tres años para el cumplimiento de estas prescripciones, empezándose la colocación de campanas por las líneas más principales de cada Compañía. Por Real orden de 29 de Febrero de 1892, se determinó: que si las Compañías de ferrocarriles no diesen cumplimiento á lo anteriormente dispuesto, se proceda por la Administración pública á la instalación de los frenos continuos automáticos y de las campanas de alarma á costa de aquéllas, señalándoles al efecto las cantidades que se calculen necesarias para la ejecución de los trabajos, que las Compañías deberán consignar en la Caja general de Depósitos á disposición del Gobierno, y de no hacerlo así en el plazo que se les señale, se dispondrá la incautación de los fondos de las estaciones, con arreglo á lo que dispone el art. 23 del vigente reglamento de Policía de ferrocarriles.

Art. 46. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

Consúltese el reglamento de señales para ferrocarriles de 8 de Agosto de 1872, principalmente el art. 26, en la sección 5.ª de la *segunda parte complementaria*.

Legislación supletoria.—La Real orden de 29 de Febrero de 1892 dispuso en su núm. 7.º: Que se imponga á las Empresas la obligación de colocar discos avanzados en todas las estaciones que se hallen desprovistas de estos aparatos, así como también en las bifurcaciones y cruzamientos á nivel de vías férreas, y en todos aquellos puntos que por una causa cualquiera convenga proteger.

Los Ingenieros Jefes de las Divisiones manifestarán á Dirección general, en el plazo de un mes, cuáles son los discos que deben colocarse en cum-

plimiento de esta disposición, indicando al propio tiempo el término que para ello deberá otorgarse á las Compañías.

Los discos deberán situarse, por regla general, y siempre que circunstancias especiales no aconsejen otra cosa, respecto á las agujas ó puntos que protejan, á las distancias siguientes: 800 metros en rampa de seis milésimas; 1.000 metros en horizontal y en rampa hasta de seis milésimas; 1.200 metros en pendiente hasta de ocho milésimas, y 1.500 metros en pendiente que exceda de ocho milésimas.

Se colocarán, con arreglo á estas prescripciones, los discos hoy existentes que no se ajusten á ellas.

Art. 47. El número de carruajes de viajeros de cada tren será el que corresponda á la marcha reglamentaria del mismo; se formarán, sin embargo, los trenes necesarios para que puedan marchar cuantos viajeros se presenten.

Si la Compañía estuviese autorizada para emplear doble tracción, el máximo de carruajes en cada tren de viajeros será de veinticuatro.

Al efecto se establecerán en diversos puntos de la línea depósitos de carruajes, con los cuales puedan completarse los trenes cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público.

Art. 48. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes. Este orden podrá, sin embargo, variarse si conviniese, para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las Estaciones y en los casos de socorro, no debiendo exceder entonces la velocidad de 25 kilómetros por hora.

Véase la Real orden de 7 de Noviembre de 1893 en la nota al artículo que sigue.

Art. 49. En la colocación de los carruajes que formen los trenes de viajeros y mixtos se observarán las prescripciones dictadas sobre la materia, ó que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Empresa.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 7 de Noviembre de 1893 se adoptaron las siguientes reglas: «1.ª En todo tren de viajeros, sea cual fuere el número de carruajes, se colocarán inmediatamente detrás de las locomotoras, tantos vehículos sin viajeros como máquinas arrastren el tren. 2.ª Inmediatamente después del furgón ó furgones se colocarán los vagones camas de la Compañía Internacional, y á seguida los coches cuyo peso exceda en un tercio del de los coches ordinarios de primera clase. 3.ª Los demás coches de viajeros podrán colocarse indistintamente en cualquier lugar del tren. 4.ª Los coches correos especiales podrán colocarse antes ó después de los coches de viajeros. 5.ª Previa autorización del Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles, y para aquellos trenes que han de descomponerse en alguna de las Estaciones del trayecto, se permitirá colocar un furgón provisto de resortes de tracción y choque entre los coches de viajeros. 6.ª El retrete podrá establecerse en cualquier coche ó furgón del tren, pero deberá tener un letrero muy visible por ambos lados del tren. 7.ª En los trenes de viajeros y mercancías (mixtos), se podrá enganchar después de los carruajes de viajeros un número de vagones igual á la mitad más uno del de coches de viajeros ocupados, con la precisa condición de que la carga de dichos vagones sea directa desde el punto de origen hasta el término del itinerario del tren, sin que en las estaciones intermedias pueda hacerse en ellos operación ni maniobra alguna. 8.ª En todo tren de viajeros se colocará como último vehículo un furgón ó coche con freno. 9.ª El material vacío se podrá colocar inmediatamente á la cabeza ó cola del tren, pero separado, en conjunto del disponible para los viajeros. 10. Todo coche de viajeros,

de cualquier clase, que deba hacer un recorrido parcial, deberá llevar un letrero visible que indique cuál es la Estación de destino. 11. En casos excepcionales y extraordinarios, y que se justifique debidamente, podrá alterarse lo dispuesto, dando cuenta al Ingeniero Jefe de la División.»

Art. 50. Sólo con arreglo á las instrucciones que dicte el Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los trenes las diligencias y mensajerías, pero en ningún caso se autorizará el transporte de viajeros en el interior de estos carruajes.

Art. 51. Se prohibe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

Consúltese el art. 111 del presente reglamento y sus notas respectivas, principalmente la Real orden de 8 de Agosto de 1872, que prescribe las condiciones en que han de transportarse las materias inflamables y explosivas por las vías férreas.

Art. 52. Los carruajes y vagones que entren en la composición de un tren deberán tener los topes á la misma altura y los centros de éstos á igual distancia, debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Art. 53. Tanto las barras de los topes, como los frenos y tornillos de las manijas, se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados.

Este artículo parece más propio de un reglamento de régimen interior y explotación de las Compañías ferroviarias, que del presente de Policía de Ferrocarriles.

Art. 54. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilios por averías ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Legislación supletoria.—La Real orden de 21 de Octubre de 1881 modificó el artículo que anotamos, autorizando á las Empresas de ferrocarriles para emplear dos máquinas destinadas á remolcar los trenes de viajeros y mercancías en todos aquellos casos en que, á juicio de las mismas Empresas, sea necesario apelar á este medio de doble tracción.

Art. 55. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada tren de viajeros, y por regla general, se colocarán las dos á la cabeza, aun cuando en casos especiales, pero siempre con la autorización del Ministerio de Fomento, podrá permimitirse distinta colocación.—El Ministro de Fomento, en casos especiales, podrá, sin embargo, autorizar á las Empresas para colocar un solo vagón entre las máquinas y los coches de viajeros en trayectos determinados de las líneas, aun cuando sean dos las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cabeza y después del ténders irán uno ó dos vagones que no transporten personas, según sean una ó dos las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro vagón sin viajeros, á no ser que la Empresa esté autorizada por el Gobierno para su suprimir el furgón de cola. En los trenes de viajeros habrá siempre un vagón retrete.

El inciso que aparece entre los guiones fué adicionado al art. 55 del reglamento de Policía de Ferrocarriles por Real decreto de 19 de Abril de 1907. Véase la regla 6.ª de la Real orden de 7 de Noviembre de 1893, inserta en la nota del art. 49 del presente reglamento.

Art. 56. En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasión á enganchar dos máquinas en un mismo tren cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando también el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

Los encargados de vigilar la explotación podrán examinar éstas y las demás notas que á ella se refieran cuando así lo exija el mejor servicio público.

Consúltese la nota al artículo anterior.

Art. 57. Con la antelación conveniente y el más detenido examen, se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y ténders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

La forma en que aparece redactado el presente artículo, determina evidentemente la adquisición de una completa responsabilidad para el maquinista que no cumple el precepto reglamentario, ó que, cumpliéndolo, no avise á la Empresa del mal estado de servicio, cuando lo estén, de las locomotoras y ténders confiados á su cuidado. Pero como pudiera ocurrir que cerciorado aquél de las dificultades que ofrece la máquina para arrastrar el convoy que se la destina, y avisada de ello la Compañía ferroviaria, no obstante, ésta dispusiera que hiciera servicio la locomotora referida, bien pudo agregar el art 57 un segundo inciso, que declarara exento de responsabilidad al maquinista que, ad-

virtiendo el mal estado de la máquina, no fuera atendido en sus observaciones por la Empresa, caso de que se produjera un siniestro.

Art. 58. Los Jefes de los trenes, en el acto mismo de recibirlos, los reconocerán con la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

Legislación supletoria.—El núm. 11 de la Real orden de 29 de Febrero de 1892, dispone lo siguiente: Se adicionarán los respectivos reglamentos de circulación por la vía única de las diversas Compañías con el artículo siguiente:

«El conductor de todo tren cuyo cruzamiento regular se altere, deberá cerciorarse personalmente en el gabinete telegráfico de la estación en que se le notifique el cambio de cruce, de que se han cumplido exactamente las prescripciones reglamentarias establecidas para tales cambios.

Art. 59. Cuando falte la carga correspondiente al furgón del Jefe del tren, se completará con lastre hasta la cantidad de 2.000 kilogramos.

Art. 60. El Jefe del tren, los guardafrenos y el maquinista estarán en comunicación, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.

Véase la Real orden de 29 de Julio de 1891 en la nota al art. 40 del presente reglamento.

Art. 61. Los trenes puestos en marcha llevarán las luces y señales que se determinan en el reglamento vigente de 8 de Agosto de 1872, ó en el que en lo sucesivo se dicte por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

Consúltense los artículos 28 y siguientes del reglamento de señales para ferrocarriles de 8 de Agosto de 1872, en la *Sección V* de la *segunda parte complementaria*.

Art. 62. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los túneles que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estación inmediata, según el orden de la marcha.

Art. 63. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle ocuparán puntualmente sus puestos respectivos, y con la anticipación conveniente, el Jefe de la estación hará la señal que les advierta su colocación en el lugar que les está designado, repitiéndola, por último, con el silbato el encargado de la máquina.

Art. 64. En los puntos de la línea que el Ministerio de Fomento, oyendo á la Empresa, designare, habrá máquinas de auxilio ó de reserva, siempre encendidas y dispuestas á prestar servicio, tanto de día como de noche.

Art. 65. Un reglamento especial, formado por el Gobierno con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquier causa.

En el punto de la estación donde se establezcan las locomotoras auxiliares habrá siempre un vagón de socorro con los útiles y efectos que, á juicio del Gobierno, se consideren necesarios. Los llevará también cada uno de los trenes puestos en marcha, para

el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en caso fortuíto.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES REFERENTES Á LA MARCHA, PERMANENCIA EN LAS ESTACIONES INTERMEDIAS Y LLEGADA DE LOS TRENES

Art. 66. A propuesta de las Empresas, determinará el Ministerio de Fomento la dirección del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferrocarriles de doble vía, así como también los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

Art. 67. Ningún tren podrá partir de la estación antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

Legislación supletoria.—De acuerdo con lo dispuesto en este artículo, la Real orden de 23 de Agosto de 1881 mandó que las Autoridades judiciales se abstengan de exigir, bajo ningún concepto, de los Jefes de estación, alteración alguna de las horas que para la salida de los trenes y máquinas de las estaciones, se hallen marcadas en los cuadros de servicio respectivos.

Art. 68. Regirán las disposiciones vigentes ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, respecto al tiempo que ha de transcurrir desde la salida de un tren hasta la del primero que haya de seguirle en la marcha reglamentaria de los mismos.

No se permitirá en el intermedio de uno y otro viaje que partan de las estaciones ni trenes ni máquinas aisladas, salvo los casos de auxilio y soco-

rro, ó cuando la Empresa se halle al efecto competentemente autorizada por el Gobierno.

Tanto los artículos del presente capítulo VI que van delante, como los posteriores, se dedican únicamente á establecer disposiciones reglamentarias relativas á la perfecta explotación y circulación de los ferrocarriles y á garantizar al público su seguridad. Muchas de las órdenes en el mismo expresadas, dejan de cumplirse con sobrada frecuencia, por incuria de los encargados de exigirlas unas veces, y por descuido de la Administración casi siempre, que sólo cuando ocurre algún siniestro de importancia, sale de su letargo dictando unas cuantas reglas que al poco tiempo se olvidan por todos, quedando las cosas en el mismo estado que tenían anteriormente.

Art. 69. A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego á los maquinistas, si pueden ó no entrar en su recinto con las locomotoras.

El maquinista detendrá el tren inmediatamente que observe la señal de alto.

Art. 70. Sólo en los casos fortuítos de fuerza mayor ó de reparación de la línea podrán detenerse los trenes en la vía general.

Art. 71. Regirán las disposiciones vigentes ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas, para determinar:

1.º Las medidas especiales de precaución y seguridad que se crean necesarias para la circulación de los trenes en los planos inclinados, en los túneles y en las curvas.

2.º La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercancías en las diversas secciones de la línea.

3.º El tiempo que ha de emplearse en su trayecto.

4.º Las precauciones que habrán de adoptarse en la explotación y la marcha de los trenes extraordinarios.

Legislación supletoria.—El decreto de 4 de Octubre de 1873 determina en su disposición 4.ª, que «la velocidad en marcha de los trenes no podrá nunca exceder de los límites siguientes: 50 kilómetros por hora en los trozos de línea cuya inclinación no llegue á 10 milésimas, y en que los radios de las curvas no bajen de 500 metros; 45 kilómetros por hora cuando la máxima inclinación no llegue á 15 milésimas, ni los radios de los curvas sean inferiores á 400 metros; 35 kilómetros por hora cuando la inclinación sea igual ó superior á 15 milésimas y los radios de las curvas inferiores á 400 metros». La Real orden de 29 de Febrero de 1892, dispone en su núm. 3.º: Que se ordene á los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles que, en un plazo improrrogable de quince días, manifiesten á la Dirección general de Obras públicas, si las necesidades del servicio se hallan cumplidamente satisfechas con las velocidades asignadas actualmente á los trenes, ó si consideran necesario que se aumente hasta 50 ó más kilómetros por hora, la de alguno ó algunos de aquéllos que al presente no llega á tal límite.

Véase el art. 48 del presente reglamento.

Art. 72. Cuando acuerde la Empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento de la Inspección, expresando el motivo de la expedición y la hora de partida, quedando la Empresa responsable de cualquier accidente que ocurra.

La salida de estos trenes extraordinarios se anunciará siempre por telégrafo á todas las estaciones.

Art. 73. Siempre que por cualquier motivo los trenes ó las máquinas aisladas se detengan en la vía, se pondrán las señales que así lo indiquen á 800 metros de distancia á uno y otro lado del punto interrumpido.

Véase el art. 34 del reglamento de señales para los ferrocarriles, de 8 de Agosto de 1872, inserto en la sección V de la *segunda parte complementaria.*

Art. 74. El sistema de señales se ajustará á lo dispuesto en el reglamento vigente, ó al que en lo sucesivo se dictare por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

El reglamento vigente de *señales* es de 8 de Agosto de 1872, y se inserta en la sección V de la *segunda parte complementaria* de este libro.

Art. 75. A la distancia de 500 metros de los cruzamientos con otro ferrocarril ó tranvía, moderará el maquinista la velocidad del tren, de manera que pueda pararse completamente antes de tocar en aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Legislación supletoria.—La orden de 1.º de Abril de 1873 resolvió, que este artículo se entienda tan sólo aplicable á los cruzamientos de la vías férreas entre sí, y de ningún modo á los de éstas con los caminos ordinarios, ó sea á los pasos á nivel. El Tribunal Supremo en Sentencia de 24 de Febrero de 1873, había ya consignado la misma doctrina.

Art. 76. Oida la Empresa, designará el Ministerio de Fomento los puntos donde deban fijarse

las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

Legislación supletoria.—La disposición 6.ª del decreto de 4 de Octubre de 1873 determina que, se exigirá por los Jefes de las divisiones la mayor puntualidad y cuidado en el desempeño de los servicios de las agujas y de las señales, la exacta observancia de los intervalos de los trenes que marchan en la misma dirección, y que se disminuya notablemente la velocidad al acercarse á las agujas de las estaciones, conservándola hasta que se haya pasado por las de salida cuando en tren no pare en aquéllas.—La Real orden de 29 de Febrero de 1892 dispone en su núm. 8.º que, se proceda á cambiar las agujas que sea necesario para que todas sean de las llamadas de recubrimiento y de igual longitud y se hallen provistas de indicadores de dirección.

Art. 77. Al aproximarse los trenes á las estaciones donde hayan de hacer alto, el maquinista moderará su velocidad á la distancia que crea necesaria para que no rebasen el andén ó muelle destinado al apeadero de los viajeros.

Podrá también, según las circunstancias, parar la locomotora antes de acercarse á este punto, y llegar después á él poniéndola de nuevo en movimiento.

Véase la nota primera al artículo anterior.

Art. 78. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes en curva como en los demás puntos de la línea que no permitan descubrir una larga extensión de camino.

Puede consultarse el máximo de velocidades de los trenes en los diferentes puntos de la línea fé

rrea, en la nota primera al art. 71 del presente reglamento.

Art. 79. Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el ténder delante, ya vaya sola ó ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones, sin que la velocidad exceda entonces de 30 kilómetros por hora.

Véase el art. 48 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 7 de Junio de 1881 declara: 1.º Que las locomotoras solas ó con vagones pueden marchar con el ténder delante, en los casos en que por no existir en las estaciones placas giratorias, sea esta posición inevitable, tales como maniobras, regreso á su destino después de haber servido para doble tracción, arrastre de trenes de trabajos, socorro de trenes ú otros análogos; debiendo interpretar en este sentido las palabras *accidentes inevitables*, consignadas en el art. 79 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878. 2.º Que la velocidad en este caso no excederá de 30 kilómetros por hora, y que deberán adoptarse además las mayores precauciones con arreglo á lo dispuesto en el repetido art. 79.

Art. 80. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras ó subterráneos, hará sonar el silbato agudo de vapor para anunciar la proximidad del tren.

La misma seña repetirá siempre que sospeche no hallarse la vía completamente expedita.

Véase el artículo 26 del reglamento de Señales de 8 de Agosto de 1872, en la sección V de la segunda parte complementaria de esta obra.

Art. 81. A la llegada de los trenes á las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.

Art. 82. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los Jefes de las mismas, quienes serán entre tanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Véase la nota del artículo que sigue.

Art. 83. El Jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, inclusos el maquinista y el fogonero.

Según el artículo 25 del reglamento de Señales de 8 de Agosto de 1872, la señal de *marche el tren* la dará siempre el conductor del mismo, después de haber recibido para ello la orden del Jefe de la estación, si aquél parte de una de éstas. La señal se hace con un silbato de mano. Deberá previamente cerciorarse de que está concluído el engrasado y alumbrado del tren, cerradas las puertas de los carruajes y colocados en sus puestos los empleados del mismo. Conforme el artículo 22 del reglamento citado, los conductores del tren podrán mandar hacer alto al maquinista cuando sea preciso.

Art. 84. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirija la primera regular la marcha.

La segunda locomotora sólo funcionará como fuerza adicional y mera auxiliadora.

Art. 85. El maquinista que marche sin tren con la locomotora confiada á su cargo, marchará siempre bajo su responsabilidad, y el fogonero ejecutará las señales que ordenase aquél, conforme á reglamento.

En este caso el maquinista es el jefe; considerándose las máquinas que circulen aisladamente

como trenes completos para los efectos del reglamento de Señales. Consúltese el artículo 35 del mismo.

Art. 86. Sólo podrán ir en la locomotora el maquinista y fogonero encargado de su servicio.

Se exceptúan únicamente de esta prohibición los Ingenieros encargados de la inspección facultativa, los Ayudantes de la misma con orden ó autorización de su Jefe y los agentes de la Empresa debidamente autorizados al efecto.

En todo caso se cuidará muy particularmente de que el número de personas no entorpezca jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

Es de una importancia superior para la seguridad de los viajeros de todo tren el cumplimiento fiel y exacto de la disposición de este artículo, que por cierto en muy raros casos deja de observarse, y no estaría demás que el reglamento señalara para los supuestos extraordinarios que menciona, el número máximo de personas que pudieran ir en la locomotora, contando al maquinista y fogonero.

Art. 87. El Ministro de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retrasos de los trenes, con arreglo á lo que se determine para cada Empresa. Se indicarán en ellos la naturaleza y composición de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de su salida y llegada, la causa y duración de los retrasos.

Podrán los agentes de las Inspecciones examinar estos registros siempre que así lo crean conveniente para el mejor desempeño de estas funciones.

Véase el artículo 104 del presente reglamento.

Art. 88. Por los medios más prontos y expeditos que estén á su alcance, los Jefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquiera accidente que ocurra al Jefe de la estación inmediata, quien lo comunicará inmediatamente á las Inspecciones encargadas de la vigilancia de la línea, y en su caso á la Autoridad superior de la localidad.

Consúltese el artículo 34 del reglamento de Señales de 1872, en la sección V de la *segunda parte complementaria*.

Art. 89. Las medidas de urgencia adoptadas por los Gobernadores respectivos, á propuesta de las Inspecciones, y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las Empresas cuando se hayan comunicado á sus Directores.

Art. 90. Con treinta días de antelación á la fecha en que ha de ponerse en observacia el cuadro de la organización de los trenes de todas clases, se remitirán los suficientes ejemplares de este documento á los Jefes de las Inspecciones facultativa y administrativa, que con su informe, remitirán á la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas, dentro de los diez primeros días para su aprobación, ó á fin de que introduzca las reformas que crea convenientes.

La Dirección general de Obras públicas se denomina hoy, de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Legislación supletoria.—La Real orden de 27 de Julio de 1888, determina que las disposiciones de los artículos 90 y 91 del reglamento de policía de ferrocarriles, son de carácter general, y derogan expre-

samente los preceptos anteriores que á ellas se opongan. Por Real orden de 7 de Marzo de 1889, se regula: 1.º Todo cuadro de marcha de trenes sólo estará en vigor un año; al terminar este plazo y después en períodos iguales de tiempo, la Empresa le presentará de nuevo á la aprobación de la Superioridad con las modificaciones que juzgue oportunas. 2.º Quedan anulados todos los cuadros de marcha de trenes que tengan más de un año de existencia. 3.º Las Empresas propondrán al Ministerio de Fomento antes de un mes, á partir de la fecha de esta Real orden, los cuadros de marcha de trenes, que han de sustituir á los anteriores, los cuales quedarán en vigor hasta que sean aprobados los nuevos»

Art. 91. Antes de aprobarse una nueva organización de trenes por una línea, deberán estar de acuerdo las Compañías de ferrocarriles á quienes la modificación afecte, y obtenerse previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernación, en cuanto se relacione con el servicio de los trenes que hayan de transportar la correspondencia pública.

Véase el art. 47 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, y la nota al artículo anterior.

Legislación supletoria.—La Real orden de 7 de Abril de 1891, aprueba unos nuevos itinerarios para la conducción del correo, y declara que todas las Empresas de ferrocarriles estudien la salida de sus trenes mixtos en forma de que puedan tomar en los puntos de partida la correspondencia de las regiones opuestas á la que sirven, á fin de establecer dos comunicaciones diarias de Correos en los puntos enlazados por ferrocarril, evitándose de este modo que el Ministerio de la Gobernación haga uso de la facultad que la ley le concede de establecer más de un convoy especial diario en cada línea para el servicio de Correos.

Véase el Real decreto de 19 de Agosto de 1891 (*Gaceta* del 23) que regula la forma y condiciones

en que las Empresas de ferrocarriles han de prestar el servicio de conducción de la correspondencia pública, cuyo servicio es forzoso y gratuíto; y las obligaciones de las mismas Compañías relativamente el servicio telegráfico del Estado.

Art. 92. Si el Ministerio de Fomento, después de recibir el cuadro de la organización de los trenes dejase transcurrir los treinta días que cita el artículo 90 sin dar contestación alguna á la Empresa, podrá ésta ponerle en práctica, considerándole aprobado.

Véase el artículo citado en el texto.

Art. 93. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferrocarriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, á lo menos con ocho días de anticipación, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada á las estaciones, sino también de los puntos en que habrán de detenerse.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES CONCERNIENTES Á LOS VIAJEROS Y PERSONAS EXTRAÑAS AL SERVICIO DE LOS FERROCARRILES

Art 94. En general, se prohibe la entrada en el recinto de los ferrocarriles á toda persona que no esté destinada á su servicio.

Se exceptúan de esta disposición:

1.º Las Autoridades superiores de la provincia.

2.º Las Autoridades locales.

3.º Los Ingenieros y demás empleados que tengan á su cargo la vigilancia del ferrocarril.

4.º La fuerza pública y del resguardo y los agentes de policía, cuando se presenten con autorización expresa de la Autoridad competente, para desempeñar un servicio.

5.º Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 26 de Agosto de 1889 se dispone, que siempre que exista sospecha de fraude, deben los Inspectores de Hacienda, adoptar las convenientes medidas de vigilancia, ínterin solicitan y obtienen de la autoridad judicial competente el mandato, para penetrar en el recinto, almacenes y depósitos de las estaciones de ferrocarriles, á fin de comprobar el fundamento de las sospechas concebidas. La Real orden de 13 de Mayo de 1897 dispuso: «1.º La venta al público de billetes de entrada á los andenes de las estaciones, á la salida y llegada de los trenes, debe hacerse con arreglo á la tarifa que apruebe el Ministerio de Fomento para cada línea de servicio general. 2.º El precio máximo del billete será 0,50 céntimos de peseta, y para cada estación regirá un sólo precio, que se establecerá según su importancia dentro del indicado tipo 3.º Los productos de la venta se invertirán por las Compañías, dando conocimiento al Ministro, en fines de beneficencia, auxilio de las clases obreras necesitadas ó para un Montepío en favor de los empleados de las Empresas, descontando el tanto por ciento destinado á reembolsar los gastos del servicio».

Jurisprudencia.—La responsabilidad criminal en que pueda haber incurrido un empleado de ferrocarriles por haber lanzado de una estación á un celador de consumos, depende necesariamente del juicio que se forma acerca de la extensión y límites de las facultades de ambos funcionarios en el interior de las estaciones de los ferrocarriles, con

presencia de la ley y reglamento que rigen el servicio de las vías de que se trata y de tales dependencias, cuya cuestión previa no puede menos de estimarse reservada á la Administración (Real decreto de 18 de Septiembre de 1881). Al prohibir el art. 91 del reglamento de policía de ferrocarriles, por regla general, la entrada en el recinto de los mismos á toda persona que no esté destinada á su servicio, señala de un modo preciso algunas excepciones, entre las cuales cita en el núm. 4.º la de la fuerza pública y del resguardo y los agentes de policía cuando se presenten con autorización expresa de la autoridad competente para desempesar un servicio, sin que sobre este último punto se conceda el derecho de pedir explicaciones, que por otra parte pudieran ser contrarias á las conveniencias públicas (S de 9 de Noviembre de 1895).

Art. 95. El viajero que no presente el billete que le dá derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior ocupe uno de la superior, pagará, en el primer caso, el doble de su precio según tarifa, y en el segundo, dos veces la diferencia de su importe, á contar desde la estación en que verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

A no justificar el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valuará por la distancia recorrida desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes.

Legislación supletoria.—La Real orden de 2 de Octubre de 1865 establece, que una vez puesto el tren en marcha, quede reconocido el derecho de viajar sin billete ó con medio billete á los niños menores de tres años y á los comprendidos entre esta edad y la de seis respectivamente; y la Orden de 28 de Octubre de 1869 agregó, que las dudas que antes de partir un tren ocurran acerca de la edad de un

niño, bien como menor de tres años, ó como mayor de esta edad, pero menor de la de seis, serán resueltas por los funcionarios de la inspección administrativa y mercantil en la estación respectiva, no pudiendo entablar los empleados de la Compañía reclamación alguna una vez puesto en marcha el tren.

Jurisprudencia.—Es competencia de la Administración el conocimiento de las cuestiones relativas á si la Compañía del ferrocarril del Norte, puede ó no impedir que los viajeros con billete directo para la Coruña, lo utilicen quedándose en las estaciones anteriores, cualquiera que para éstas sea el precio de los billetes marcados en la tarifa, y en caso negativo, si es ó no aplicable entonces el artículo 95 del reglamento de policía de los ferrocarriles (Real decreto de 30 de Diciembre de 1886). El precepto del art. 95 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, no puede impedir que el viajero responda del mismo hecho como constitutivo de un delito de estafa, cuando por falta de recursos ó carencia de los mismos hace ineficaz la corrección pecuniaria, causando con ello un perjuicio efectivo á la Compañía (S. de 15 de Febrero de 1899).

Art. 96. Dado caso que un viajero pase más allá del punto indicado en su billete, abonará sólo el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido, siempre que hubiera avisado al Jefe del tren antes de salir de la Estación en que deba terminar el valor de su billete.

Si no hiciese previamente esta advertencia, satisfará el doble del importe correspondiente al exceso del trayecto que hubiere recorrido sin billete.

Art. 97. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará á la Empresa por el exceso del precio.

Si, por el contrario, tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje.

Legislación supletoria.—La Real orden de 2 de Agosto de 1887, dispone que:

El art. 97 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, establece terminantemente que se devuelva al viajero el importe de su asiento cuando se ve obligado á ocupar otro de clase inferior al que ya tenía pagado, y es tan clara esta prescripción, que no admite duda su inteligencia, así como tampoco puede discutirse á la Administración su competencia para aplicarla. Estando sujetos al artículo 97 los asientos de sillones camas, procede la la devolución de la cantidad diferencial, por haberse obligado á un viajero á ocupar un asiento de clase inferior á aquéllos.

Por Real orden de 11 de Marzo de 1889, se dispone que si durante la marcha de un tren se inutilizase un carruaje de lujo, cualquiera que sea su nombre, ú ocurriera cualquier accidente que impidiere seguir en él á los viajeros que lo ocuparan, éstos tendrán derecho á continuar la marcha en coches de primera clase, quedando obligadas las Compañías de los ferrocarriles respectivas á devolver, antes de terminar el viaje, el importe total del suplemento satisfecho, cualquiera que sea el trayecto que recorriere en distintas condiciones de aquéllas que les diera derecho á disfrutar los suplementos de que se trata. La Real orden de 7 de Septiembre de 1893 resolvió lo siguiente: «Primero. Que el art. 198 del reglamento de transportes militares de 24 de Marzo de 1891, debe interpretarse en el sentido de que los militares que viajan por ferrocarril tienen igual derecho que los paisanos para tomar en taquilla billete de la clase que deseen, no siendo inferior á la que por su categoría les corresponda, con las ventajas que el mencionado reglamento les concede. Segundo. Que asimismo se aplicará á los viajeros militares, en igualdad de

condiciones que á los paisanos, el art. 97 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía de los ferrocarriles, devolviéndoles, en el caso á que dicho artículo se refiere, el total importe del billete que hubieren tomado, aun cuando fuera de clase superior al que por su categoría les correspondiera. Y tercero y último. Que los billetes militares han de considerarse en igualdad de condiciones que los ordinarios, respecto al derecho de sus portadores á viajar en todos los trenes expresos, correos, mixtos ó de cualquier clase, siempre que en la composición de éstos entraren coches de la clase á que los billetes pertenezcan».

Art. 98. Se prohibe rigurosamente:

1.º Entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abre sobre los andenes.

2.º Trasladarse de uno á otro coche ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

3.º Entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

4.º Subir á los coches puesto ya el tren en movimiento.

5.º Admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan.

6.º Hacer uso sin causa justificada de los aparatos de alarma colocados en los coches.

El núm. 6.º de este artículo, fué agregado al reglamento de Policía de ferrocarriles, por Real decreto de 27 de Agosto de 1900, que contiene además las prescripciones siguientes: «Los contraventores á esta disposición (la del núm. 6.º), en virtud de lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la ley, serán castigados con una multa de 50 á 150 pesetas la primera vez, y de 100 á 300 en caso de reincidencia. Si no pagasen la multa sufrirán el apremio

personal, con arreglo á las disposiciones del Código penal».

Art. 99. No se permitirá la entrada en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleve consigo armas de fuego cargadas ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor, puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitido en el andén ningún individuo con arma de fuego sin que antes se compruebe que se halla descargada.

Legislación supletoria.—La Real orden de 18 de Noviembre de 1862, con el fin de prevenir las dificultades que pueden ocurrir en los ferrocarriles con motivo de los valores que los viajeros suelen llevar á la mano y sin facturar, dispuso: 1.º Que las Compañías no deben sujetar á la tarifa los bultos que los viajeros pueden llevar consigo sin incomodar á sus vecinos, debiendo decidir en caso de duda los empleados de las Inspecciones. 2.º Que respecto á tales bultos, como á los demás objetos de que los viajeros no se desprenden, las Compañías están exentas de responsabilidad, caso de pérdida. 3.º Y por último, que el peso máximo de los sacos ó bultos de oro, plata, alhajas, monedas y valores análogos que los viajeros puedan llevar consigo y á la mano gratuítamente, quede fijado en 15 kilogramos.—Aunque esta Real orden fué dictada para aplicación del art. 96 del Reglamento de policía de ferrocarriles de 8 de Julio de 1859, hoy derogado por el vigente de 8 de Septiembre de 1878, la consideramos de conocimiento necesario para la explicación del artículo que anotamos.

Art. 100. Los viajeros tienen derecho á que los empleados de la Empresa ó del Gobierno hagan salir del carruaje á todo el que por su falta de compostura, palabras ó acciones ofenda el decoro de los

demás, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos, como también á los que fumen en el carruaje destinado á los no fumadores.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 19 de Enero de 1872, se determinan las reglas para la admisión y conducción en los ferrocarriles de las personas que tengan perdida la razón y para la traslación en los mismos de las que se hallen en hospitales; y por el Reglamente de 15 de Mayo de 1907 (artículos 40 y siguientes), se regula la forma de transporte y conducción de los alienados del ejército por las vías férreas.

Art. 101. Reservarán siempre las Empresas uno ó más compartimientos de primera clase en los trenes de viajeros para las señoras que, viajando solas, lo soliciten, y otro, en el cual no se permita fumar.

Dichos compartimientos irán señalados con carteles en que se indique su objeto.

Legislación supletoria.—La Real orden de 26 de Octubre de 1863, estableció que el departamento reservado para señoras en los trenes, lleve un tarjetón, colocado en su parte exterior, en el que se lea *Reservado para señoras*, y recomienda á los Gobernadores que no caiga en desuso la citada prescripción.

Art. 102. Se prohibe llevar perros en los carruajes de viajeros.

No obstante, la Empresa podrá admitir en vagones especiales á los que no quieran separarse de sus perros, siempre que éstos lleven bozales.

El segundo párrafo de este artículo lo interpretamos en el sentido de que, en los carruaje especiales en que la Empresa ferroviaria podrá admi-

tir perros acompañados de sus dueños, aunque aquellos lleven bozales, no serán admitidos viajeros que no se encuentren en las referidas condiciones. Sin embargo, se acepta por las Empresas ferroviarias la costumbre *obligada* de que, consintiéndolo los demás viajeros que van en el coche, pueden admitirse los perros en los departamentos destinados á las personas.

Art. 103. Si por algún viajero se infringiesen las disposiciones de este reglamento, el agente de la inspección administrativa, ó en su defecto, ya los Jefes de las estaciones, ya los de los trenes, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos, cuando así lo exija su gravedad.

Aunque aparentemente este artículo no ofrece ninguna duda, su transcendencia es muy superior á la de muchos otros del reglamento de Policía de Ferrocarriles, por las distintas consecuencias á que puede dar lugar su práctica. En primer término, sabido es que la infracción de no pocas disposiciones de la ley á que sirve este reglamento de precepto complementario, constituyen verdaderos delitos y faltas que se castigan especialmente en la indicada ley de Policía de Ferrocarriles: pues bien, en tales casos, las amonestaciones que dirijan á los delincuentes, los agentes de la inspección administrativa, los Jefes de las estaciones ó los del tren, estarán demás, por cuanto los hechos realizados suponen mayor gravedad; y en ese supuesto, precisa aclarar el artículo comentado, por no fijar al detalle, como debe hacerse en puntos como el presente, si la facultad que aquellos agentes y empleados de la Compañía tienen, se extiende á la instrucción de la correspondiente sumaria de los hechos verificados con caracteres delictivos, y al acto de detener á los autores, cuando no fueran en el tren ni hubiere en las estaciones de tránsito agentes de la auto-

ridad; pues no podemos comprender que el derecho concedido por el art. 103 del reglamento de Policía de Ferrocarriles á determinadas personas, se reduzca á las infracciones meramente reglamentarias.

En segundo lugar, parece que el art. 162 del presente precepto legal, soluciona la duda surgida al leer el expresado art. 103, toda vez que otorga el carácter de guarda-jurados á los funcionarios de las inspecciones y á los dependientes de la Empresa; pero tal idea desaparece completamente, al estudiar el art. 163 que limita las facultades de las referidas personas, á denunciar á los Jueces municipales del territorio respectivo, las contravenciones á los artículos de la ley y del reglamento de Policía ferroviaria.

En resumen, considerando que ni la repetida ley de Policía de Ferrocarriles ni el reglamento dictado para su ejecución, determinan con suficiente claridad los derechos y autoridad de los empleados de la Empresa y de la inspección, respecto de los delitos ordinarios cometidos durante la marcha de un tren, y siendo de toda evidencia necesario no abandonar á la casualidad lo que puede muy bien preverse, reputamos, que en el intervalo que se sucede desde que se comete un hecho que ofrezca los caracteres de delito ó falta grave, hasta que la autoridad competente interviene en el asunto, tienen ó deben tener facultades los agentes de la inspección administrativa, los Jefes de las estaciones y los del tren, para detener al presunto culpable y entregarlo á la primera autoridad que se presente, sin que por ello se interrumpa el servicio, siempre, claro es, que no vayan en el ferrocarril agentes de aquella categoría. Por lo demás, es conocido generalmente, que tal y como nosotros lo consignamos, se viene haciendo desde hace tiempo en todos los ferrocarriles españoles.

Art. 104. Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no sólo contra la Empresa, sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada

estación un registro que será visado mensualmente por los encargados de la inspección administrativa y mercantil.

Véase la regla 5.ª de la Real orden de 29 de Julio de 1891, inserta por nota al art. 22 del reglamento para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles.

Legislación supletoria.—La Real orden de 14 de Agosto de 1899 dispone se observen las siguientes prevenciones: «1.ª Cada una de las divisiones de ferrocarriles se hará cargo de cuantas reclamaciones el público consigne en los libros que para el efecto existan en las estaciones de la red inspeccionada por aquélla, bien se refieran las quejas exclusivamente á sus líneas, ó bien afecten también á las líneas de otras Divisiones. 2.ª En el primer caso la División estudiará el asunto, y después de recoger y compulsar los datos necesarios, informará por escrito al reclamante acerca de la pertinencia de su queja, y de encontrarla fundada, practicará al mismo tiempo cerca de la Compañía ferroviaria á que afecte, las gestiones convenientes para que sea atendido; y 3.ª Si la reclamación se refiriese á líneas inspeccionadas por dos ó más Divisiones, se pondrán todas ellas de acuerdo para la tramitación del asunto, transmitiendo al interesado el informe referente á la pertinencia de su queja por conducto de la División ante quien haya sido formulada, de suerte que el público no tenga nunca que entenderse más que con una sola oficina inspectora del Gobierno, y que las cuatro Divisiones de ferrocarriles para el efecto de las reclamaciones contra las Compañías vengan á constituir una sola y única inspección administrativa.» La Real orden de 5 de Octubre de 1905 dispone: 1.º Que por las Divisiones de ferrocarriles se forme trimestralmente una estadística de reclamaciones, que remitirán al Ministerio dentro del trimestre siguiente. 2.º Que las mismas dependencias remitan anualmente otros estados en donde conste el total de reclamaciones hechas á

cada una de las Compañías que inspecciona, por clases y servicios, y el tanto por mil que corresponda á cada una de ellas en relación con el número de viajeros ó de mercancías transportadas en cada Empresa; y 3.° Dentro de los seis primeros meses de cada año, los Jefes de las Divisiones remitirán los estados anuales del anterior y una Memoria detallada expresando las causas del aumento ó disminución de reclamaciones, por clases y servicios, y las medidas que, á su juicio, convenga adoptar para mejorar la explotación de las Compañías.

CAPÍTULO VIII

DE LA RECEPCIÓN, TRANSPORTE Y ENTREGA DE LOS EQUIPAJES Y MERCANCÍAS

Art. 105. Los objetos que se transportan por los caminos de hierro se clasifican para los efectos de este Reglamento del modo siguiente:

1.° Equipajes.
2.° Encargos.
3.° Mercancías.
4.° Ganados de todas clases.

Legislación supletoria.—Por Real decreto de 7 de Julio de 1905 se convocó una conferencia de los representantes de la riqueza nacional y Empresas ferroviarias, con objeto de estudiar y proponer al Gobierno las medidas que, procurando la armonía de los respectivos intereses, pongan remedio al actual encarecimiento de los transportes y á las dificultades que para la rapidez, facilidad y buenas condiciones de éstos existan.

Véase el reglamento de 24 de Marzo de 1891, relativo á transportes militares por ferrocarril, y los arts. 349 y siguientes del Código de Comercio, en las diferentes notas de los artículos que siguen.

Art. 106. Se comprende bajo la denominación de equipaje, las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo de los viajeros, de su inmediato uso, á los libros y herramientas de su arte ú oficio contenidos en baúles, cofres, maletas, arquillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos, almohadas ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista sin embalaje alguno.

Legislación supletoria.—La Real orden de 13 de Octubre de 1867, determina que en ningún caso será permitido á los dependientes de las Empresas de ferrocarriles, soldar ó desatar los embalajes ni abrir las cubiertas de los bultos de equipajes á pretexto de cerciorarse de si el contenido pertenece á alguna de las clases mencionadas en el artículo, pero podrán negarse á facturar como equipaje aquellos que por su forma, peso, olor ú otra indicación exterior, revelen que ni el todo ni lo principal siquiera del contenido merecen tal nombre.

Véase el apéndice quinto, sección 3.ª del tratado con Portugal de 17 de Julio de 1893, relativo á los equipajes de los viajeros.

La Real orden de 12 de Septiembre de 1893 (*Gaceta* del 19) determina el sentido en que han de entenderse los arts. 194, 196, 197 y 201 del reglamento de transportes militares por ferrocarril de 24 de Marzo de 1891, respecto del exceso de equipaje que el viajero militar lleve dentro del límite marcado, el cual será de 70 kilogramos sobre los 30 de transporte gratuito; el 200, relativo al número de asientos que necesite ocupar algún herido ó enfermo y forma de liquidación; el 199, sobre transporte de prisioneros de guerra, y el 88, relacionado con el transporte del almacén de los Cuerpos.

Art. 107. Los equipajes deberán transportarse en los mismos trenes que conduzcan á sus dueños y se entregarán al terminar el viaje.

Jurisprudencia.—Ni la ley de 23 de Noviembre de 1877, ni el reglamento de 8 de Septiembre de 1878, imponen á las Empresas de caminos de hierro el deber de llevar constantemente cerrados con candado, durante la marcha de los trenes, los carruajes ó furgones destinados al transporte de equipajes (S. de 31 de Marzo de 1888).

Art. 108. Se entiende por encargos todos los bultos sueltos que, sin estar sujetos á la declaración de su contenido, requieren un cuidado especial y se transportan con la velocidad de los viajeros.

Los art. 106, 108, 109 y 110 del presente reglamento se dedican exclusivamente á definir, detallándolos ó mediante exclusión, los objetos que se transportan por los caminos de hierro.

Art. 109. Todos los efectos que no se comprenden en la clasificación de los artículos anteriores se designan con el nombre genérico de *mercancías.*

Art. 110. Corresponde á la cuarta clasificación el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrío, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, y las aves de corral y las de recreo colocadas en jaulas ó cajones con verja.

Legislación supletoria.—Los arts. 255 á 257 del reglamento de Sanidad exterior de 28 de Octubre de 1899, regulan las medidas que deben adoptarse con los coches de ferrocarril y mercancías procedentes de nación epidemiada, con el personal y con los ganados. Según dispone el art. 14 de la Real orden circular de 14 de Mayo de 1901 sobre *peste bovina y enfermedades contagiosas de animales domésticos,* todas las expediciones de ganado vacuno, lanar, cabrío y de cerda, serán reconocidas en las estaciones de ferrocariles de llegada por la Ins-

pección de veterinaria, no permitiéndose la salida de aquéllas sin el certificado de la misma que acredite se hallan libres de toda enfermedad epizoótica. Los vagones que sirvan para transportar ganados, serán desinfectados á la llegada por cuenta de las Empresas, fijándose una etiqueta que diga «desinfectado, vuelve á su destino».

Conforme al art. 151 de la *instrucción general de Sanidad pública* de 12 de Enero de 1904, corresponde á la Inspección general de Sanidad exterior señalar al Director general de Sanidad todo lo correspondiente á la higiene de los caminos de hierro, con especialidad la de la conducción por ellos de animales y ganados. El proyecto de reglamento de *policía sanitaria de los animales domésticos*, aprobado por Real orden de 3 de Julio de 1904, dispone en sus arts. 95, 96 y 97 lo siguiente: «*Art. 95.* Los vagones de ferrocarril destinados á la conducción de animales, serán desinfectados por las Compañías al fin de cada viaje, y con sujeción á las prevenciones contenidas en el citado anejo. *Art. 96.* Los veterinarios municipales cuidarán en todo tiempo, y muy especialmente cuando existan epizootias, de que por las Compañías se cumpla con la obligación indicada en el artículo anterior, y de su infracción darán inmediata cuenta á la Autoridad municipal, la que á su vez lo pondrá en conocimiento del Gobernador de la provincia, para su corrección é imposición de multa. *Art. 97.* La Compañía de ferrocarriles que faltare á lo preceptuado en el art. 95 y á lo establecido en el anejo segundo de este reglamento, incurrirá en cada caso en la multa de 250 á 500 pesetas, que será exigida en la forma preceptuada para las correcciones que á las mismas se impone por la falta en el servicio ó marcha de los trenes.» (Véanse los anejos citados al final del indicado reglamento).

Art. 111. Todo el que remita mercancías á las estaciones de los ferrocarriles hará la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

Se adoptarán medidas especiales de precaución

para el transporte de aquéllas que pudieran producir explosiones ó incendios, ó cuyo deterioro y contacto perjudiquen más ó menos á las demás.

Legislación supletoria.—La Real orden de 8 de Agosto de 1872, prescribe las condiciones en que han de transportarse las materias inflamables y explosivas por las vías férreas, prohibiendo que en los trenes que conducen viajeros se lleven mercaderías que puedan producir explosiones ó incendios, exceptuándose las maderas y leñas, el carbón vegetal, el alcohol y los aceites, y materias infectas que exhalen olor fétido é insaluble. En los trenes mixtos que conduzcan tropas se admitirá la cantidad de cartuchos metálicos que se juzgue indispensable para la fuerza que viaje, cuando sea preciso que lleve estas municiones, á juicio de la Autoridad militar; y en los demás casos la cartuchería metálica será transportada en los trenes de mercancías. La cartuchería ordinaria y la pólvora, no será conducida en trenes de viajeros. Las pólvoras de guerra serán siempre embaladas en dobles barriles; las de minas y caza, en sacos de tela ó cartuchos de papel, y éstos en cajas de madera ó barriles. El piso de todo vagón en que se transporte pólvora, será cubierto con un encerado impermeable; y se prohibe el uso del freno en todo vagón que se aplique á aquel transporte. Durante la marcha del tren ninguna persona, incluso los empleados de la Empresa, podrá penetrar en los vagones que conduzcan pólvora. El máximum que de esta materia ha de cargarse cada vagón, se limita á 3.000 kilogramos, y el de una expedición á cuatro vagones. Cuando el Gobierno disponga el transporte de pólvora, lo avisará á la Empresa con veinticuatro horas de anticipación. La colocación de los vagones cargados con esta materia, deberá ser en el extremo opuesto de la locomotora, siguiéndoles siempre tres más que contengan mercaderías ordinarias. En las maniobras de estación no podrán emplearse vagones con pólvora.

Véanse los artículos 94 á 100, 101 y 225 del reglamento de *transportes militares por ferrocarril* de 24 de

Marzo de 1891 (*Gacetas* de 29 y 30 del mismo mes), que determinan que, en los trenes ordinarios de viajeros no se transportarán nunca efectos ó materias explosivas ó inflamables, las condiciones en que deben ser empacadas, el máximo de carga que pueden llevar los vagones destinados á la conducción de pólvora ó dinamita, la prohibición de que ningún tren pueda enlazar más de diez vagones que contengan aquéllas materias, y las precauciones con que se realizarán los transbordos y descarga. Véase también el reglamento de la misma fecha (*Gaceta* del 30 de Marzo), para el *transporte de materias inflamables y explosivas para el servicio del Estado*, cuyos artículos 32 á 49 son los más importantes relacionados con el transporte por ferrocarril.

Art. 112. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben transportarse, se tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

No se considerarán como tales encargados los dependientes secundarios, exclusivamente destinados á los trabajos materiales y á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.

Art. 113. Las Compañías están obligadas á facturar los bultos que se les presenten.

Para que se verifique siempre ordenadamente, la Empresa llevará dos libros talonario-foliados: uno, en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros; otro, donde se tomará razón de los que han de conducirse en los trenes de las mercancías.

En ambos constará el peso y el precio del transporte de los objetos por el mismo orden de las fechas con que aparezcan anotados en el registro, á

no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergación.

Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado un talón donde se exprese el número de orden, clase, peso y precio del transporte, y el tiempo en que éste deba efectuarse.

Véanse los artículos 350 y 351 del Código de Comercio, en la nota al art. 127 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 23 de Diciembre de 1903 dispone, que las Compañías de ferrocarriles deberán rechazar la facturación de expediciones de mercancías sujetas á guía ó vendí, cuyo número de bultos, peso bruto y contenido no concuerde con lo consignado en dichos documentos, excepto cuando las diferencias de peso no excedan en más ó en menos del 4 por 100.

Consúltese la *Jurisprudencia* del artículo que sigue.

Art. 114. La responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior, comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro.

Véase la sentencia de 11 de Abril de 1896, en la nota al art. 138 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—Según la Real orden de 9 de Abril de 1876, se fijará en los talones que se expidan á los remitentes de mercancías el plazo máximo en que se ha de verificar el transporte de ellas.

Jurisprudencia.—La obligación que las Compañías de ferrocarriles tienen de facturar los bultos

que al efecto se las presenten, está subordinada á la condición de que el remitente, al celebrar el contrato de transporte, se sujete á las prescripciones reglamentarias, ó á aquéllas legítimamente establecidas por la Empresa porteadora; y en su consecuencia, no habiéndose sometido á ellas el remitente, no pudieron comenzar para la Empresa las obligaciones y responsabilidades que establecen los artículos 112, 114, 145 y 180 del reglamento de 1878. Por la misma razón de no haberse llegado á celebrar el contrato de transporte, es inaplicable y no ha podido ser infringido el art. 113 del citado reglamento (S. de 14 de Diciembre de 1888).

Art. 115. El Gobierno, de acuerdo con las Empresas, y previos los informes que estime convenientes, fijará las estaciones en las cuales deberán expedirse billetes de viajeros y facturar mercancías con destino á todos los puntos enlazados con ferrocarriles, aunque éstos pertenezcan á otras Empresas, considerándose para los efectos del transporte como una sola línea, y para estos casos regirá la Real orden de 10 de Enero de 1863 como formando parte de este reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 10 de Enero de 1863 dispone lo siguiente: «1.ª Todos los ferrocarriles de que sea concesionaria una misma Compañía se considerarán, para el efecto de los transportes, como una sola línea, cuando no haya entre ellos solución de continuidad; y por el contrario, las secciones de un mismo ferrocarril separadas por otra ó varias intermedias, no abiertas á la explotación, se considerarán para el mismo efecto como líneas distintas. 2.ª Cuando los objetos transportados á la velocidad de los trenes de viajeros hayan de pasar, para llegar á su destino, de unas líneas á otras que, aunque sin solución de continuidad, estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual

se ha de verificar la correspondiente transmisión, será de tres horas, á contar desde la llegada de un tren que los haya llevado al punto de unión, y la expedición, á partir de este punto, tendrá lugar, pasado dicho plazo, por el primer tren de viajeros, compuesto de coches de todas clases. 3.ª El plazo máximo para la transmisión de dichos efectos entre dos líneas que no enlacen entre sí, pero que confinen en una misma localidad, si las Empresas respectivas se hallan en combinación, será de seis horas, no debiendo computarse el tiempo durante el cual hayan estado cerrados los despachos, con arreglo á la prescripción novena. 4.ª La duración del trayecto de los trenes de mercaderías, ó sea el tiempo que se ha de invertir en los transportes á menor velocidad que los de viajeros se calculará á razón de veinticuatro horas por fracción indivisible de 125 kilómetros; pero cuando las mercancías hayan de recorrer más de 300 kilómetros en una misma línea, la referida fracción será de 100 kilómetros mientras en aquélla no se establezca la doble vía. En uno y otro caso no se apreciarán los excesos de distancias que no pasen de 25 kilómetros. Así, 150 kilómetros, se contarán como 125; 275, como 250; 325, como 300, etc. 5.ª Cuando las mercaderías y demás objetos transportados á menor velocidad que los viajeros hayan de pasar, para llegar á su destino, de unas líneas ó otras, que aunque sin solución de continuidad estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente transmisión será de veinticuatro horas. 6.ª Este plazo, y en el supuesto de que las Compañías obren en combinación, será hasta de tres días cuando la transmisión haya de verificarse entre líneas que, aunque confinen en la misma localidad, no se hallen enlazadas. 7.ª Fuera de los casos de fuerza mayor, cualquier retardo en los transportes que exceda de los plazos fijados en esta Real orden y en el art. 130 del reglamento de 8 de Julio de 1859 (125 del vigente), dará derecho á indemnización de daños y perjuicios, pudiendo los interesados entablar contra la Empresa la acción correspondiente ante los *Tribunales de Comercio*,

con arreglo á los artículos 131 y 137 del mismo reglamento (137 y 143 del vigente). Pero si los remitentes hubiesen aceptado plazos más largos como compensación de una reducción de los precios de la tarifa general de aplicación, en conformidad á lo dispuesto en el art. 126 del repetido reglamento (131 del vigente), no tendrán derecho á reclamar sino cuando los retrasos excedan de los plazos convenidos. 8.ª El Gobierno podrá ampliar por el tiempo puramente indispensable los plazos fijados en esta Real orden, cuando ocurra en alguna línea una acumulación imprevista y extraordinaria de mercancías, á juicio del mismo, debiendo anunciarse al público toda alteración con tres días, por lo menos, de anticipación. 9.ª Desde el día 1.º de Abril al 30 de Septiembre estarán abiertas las estaciones de los ferrocarriles para la recepción y entrega de las mercancías que se transporten á menor velocidad que los viajeros, por lo menos desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde, y para la recepción y entrega de los encargos y demás objetos expedidos á la velocidad que los viajeros, desde la misma hora hasta las ocho de la noche. Desde el 1.º de Octubre al 31 de Marzo se abrirán lo más tarde á las siete de la mañana, y no se cerrarán, por lo menos, hasta la cinco de la tarde y las ocho de la noche respectivamente. Por excepción, los domingos y días festivos se cerrarán á medio día los despachos de mercancías, y las entregas que hayan dejado de hacerse antes de concluirse el día se verificarán en la primera mitad del siguiente. En este último caso, el plazo de cuarenta y ocho horas que ha de transcurrir con arreglo á último párrafo del art. 146 del reglamento de 8 de Julio (153 del vigente), para que comiencen á devengarse los derechos de almacenaje, según las tarifas especiales autorizadas por el Gobierno, se aumentará con todo el tiempo transcurrido entre la hora de medio día y la determinada en los párrafos 1.º y 2.º de esta prescripción. 10. Las Empresas fijarán de un modo permanente ejemplares de esta Real orden junto á los despachos de viajeros y de mercancías, á la vista del público, quedando encargados los funcionarios de la Inspec-

ción mercantil del Gobierno de vigilar el cumplimiento de esta prescripción y de la 9.ª»

Art. 116. El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades industriales, títulos de la Deuda pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representan, ya sea según su valor en venta, ya por el precio en que los estime.

La falta de este requisito relevará de responsabilidad á la Empresa en caso de sustracción ó extravío.

Véase el art. 106, que detalla los objetos comprendidos bajo la denominación de equipaje.

Art. 117. Cuando por sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto, determinase la Empresa registrarle, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si éstos, invitados por la Empresa, no concurriesen al acto, se les citará al intento por Escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la Autoridad competente. Si aun en este caso no asistiesen, se abrirá el bulto en presencia del Escribano y testigos.

Del reconocimiento y sus resultados se extenderá el acta correspondiente, que firmarán todos los presentes y autorizará el Escribano, en caso de asistencia de este funcionario, y en la cual se hará constar el lugar y la fecha del acto, el aviso dado al re-

mitente ó su consignatario, su asistencia ó negativa á concurrir, la clase de la mercancía, su estado y número, circunstancias según la declaración y las que tenga realmente, tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga, los nombres, vecindad, profesión ó cargo de los testigos.

Lo mismo dispone sustancialmente el art. 357 del Código de Comercio, sin más diferencia que hacerse el registro ante Notario, caso de no concurrir el remitente ó consignatario, en lugar de verificarlo ante Escribano público, como dispone el reglamento de Policía de ferrocarriles.

Art. 118. Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la Empresa la remitirá al Gobernador de la provincia para los efectos á que haya lugar en la vía gubernativa, sin perjuicio de pasarla también al Tribunal competente, si diese ocasión á un procedimiento civil ó criminal.

Art. 119. No podrá la Empresa retrasar el plazo señalado para remitir los bultos, según convenio con los remitentes, ni aun aduciendo el pretexto de registrarlos por sospecha de fraude ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro pueda practicarse en el punto de su entrega.

Si del registro practicado no resultase falsa la declaración del remitente, serán de cuenta de la Empresa todos los gastos que se ocasionen para cerrar de nuevo los bultos y dejarlos tal cual se encontraban antes de abrirlos.

El párrafo 3.º del art. 357 del Código de Comercio, dice: Si resultare cierta la declaración del re-

mitente, los gastos que ocasionare esta operación (el acta de reconocimiento), y la de volver á cerrar cuidadosamente los bultos, serán de cuenta del porteador, y, en caso contrario, de cuenta del remitente.

Art. 120. El que haga una declaración falsa al remitir sus mercancías á la estación con el fin de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa, abonará desde luego á la Empresa el doble del exceso que resulte, resarciéndola de todos los daños y perjuicios que le haya ocasionado.

Véase la nota al artículo anterior.

Art. 121. Cuando la Compañía reciba los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad, entregándolos de la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó su consignatario.

Según dispone el art. 363 del Código de Comercio, el porteador estará obligado á entregar los efectos cargados, en el mismo estado en que, conforme la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno.

Art. 122. Al no proceder el pago al contado del precio del transporte, según tarifa, podrán negarse las Empresas ferroviarias á conducir la pólvora, dinamita y demás sustancias explosivas que no pertenezcan á los Ministerios de la Guerra y de Marina, los embalajes vacíos, las mercancías susceptibles de averiarse, así como también las que necesiten de una segunda cubierta para conservación, y finalmente, las que por su escaso valor no basten á

cubrir los gastos del transporte; además, siempre que se trate de la conducción de materias explosivas, el cargador pondrá á disposición de la Compañía cantidad suficiente á resarcir los gastos que pudieran ocasionarse á ésta llegado el caso previsto en el artículo 153, cuya cuantía será el doble del precio del transporte desde la estación de destino, si en ella no hubiere medios de que la autoridad se encargase de la mercancía sin riesgo, hasta la más inmediata, en que, por existir fábricas, parques, maestranza ú otros establecimientos análogos, pueda realizarse la incautación con las posibles garantías de seguridad.

Este artículo aparece en el texto conforme á la nueva redacción que le dió el Real decreto de 8 de Junio de 1900, que modificó también el art. 153 de este mismo reglamento. En su primitiva forma decía lo siguiente: «Art. 122. A no proceder el pago al contado del transporte, según tarifa, podrán negarse las Empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercancías susceptibles de averiarse, las que necesiten de una segunda cubierta para conservarse, y, finalmente, las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos del transporte.»

Véanse el art. 153 del presente Reglamento, y la Real orden de 8 de Agosto de 1872 en la nota al artículo 111 del mismo.

Art. 123. Tienen derecho las Empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercancías que contienen.

Si el remitente, sin embargo, insistiere en que se admitan, tendrá la Empresa obligación de condu-

cirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición, con arreglo á las disposiciones vigentes, en el resguardo expedido.

Lo mismo determina el art. 356 del Código de Comercio.

Jurisprudencia.—Para declarar la responsabilidad de una Compañía ferroviaria en cuanto á una expedición facturada, para nada se tiene en cuenta la rehusa que se hizo al transporte por el mal acondicionamiento de la mercancía y la insistencia á su envío por el remitente, quien firmó el boletín de garantía, renunciando á toda reclamación por aquella causa, sino que se hace derivar dicha responsabilidad del siniestro ocurrido por imprevisión y culpa de la Compañía, no habiéndose por consiguiente infringido el art. 123 del Reglamento de policía de ferrocarriles, aun prescindiendo de que pudiera alcanzar la irresponsabilidad del porteador á la desaparición de más de la mitad de los bultos facturados (S. de 22 de Diciembre de 1902).

Art. 124. Cuando en el resguardo ó carta de porte que la Empresa debe dar á los interesados no hiciese mérito de su oposición á recibir las mercancías á que se refiere el artículo anterior, será responsable de las averías que en ellas resulten al verificar su entrega en los puntos á que van destinadas; pero aun en este caso podrán declinar la responsabilidad si prueba que el siniestro no le es imputable.

Conforme los artículos 361 y 362 del Código de Comercio, el porteador será responsable de las pérdidas y averías que procedan de caso fortuito, fuerza mayor, ó naturaleza y vicio propio de las cosas, si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia ó por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptados entre per-

sonas diligentes, á no ser que el cargador hubiere cometido engaño en la carta de porte, suponiéndolas de género ó calidad diferentes de los que realmente tuvieren.

Art. 125. Los animales, mercancías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de *gran velocidad*, saldrán en el primero que comprenda vagones de todas clases, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida. Estarán á la disposición de la persona á que vayan dirigidas dos horas después de la llegada del tren.

Si no hubiese trenes con carruajes de todas clases que recorran el trayecto á donde van consignados, deberán transportarse en el primero que parta, sea expres ó correo.

Cuando el transporte haya de verificarse á *pequeña velocidad*, la expedición se hará lo más tarde á las cuarenta y ocho horas de la entrada de los efectos, los cuales se pondrán á disposición de los consignatarios á las veinticuatro horas después de la llegada del tren. Para el transporte de los animales de tiro y silla se avisará con las horas de anticipación que se fije en las tarifas.

Véase la Real orden de 10 de Enero de 1863, sobre plazo en que deben verificar las Empresas de ferrocarriles el transporte de mercancías en grande y en pequeña velocidad, en la nota al art. 115 del presente reglamento. Consúltense también los artículos 358, 363, 368 y 371 del Código de Comercio.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 12 de Mayo de 1903 se dispone: «1.º Que se haga constar que el verdadero sentido del primer párrafo del

art. 125 del vigente reglamento de policía de ferrocarriles, es el que se desprende de su texto literal; y, por consiguiente, que los animales, mercancías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de gran velocidad, saldrán en el primero que comprenda vagones de todas clases, esto es, tanto de viajeros como de mercancías, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida; siendo solamente obligatorio su transporte en los trenes exclusivamente de viajeros, aunque lleven coches de las tres clases de éstos, cuando no haya establecido un tren mixto que recorra el trayecto comprendido entre la estación de facturación y la de destino de los referidos efectos. 2.º Que se tenga en cuenta lo expresado en el número anterior por las Compañías de ferrocarriles al formar los itinerarios de sus trenes, al efecto de no proscribir de los correos á los viajeros de tercera clase, como algunas vienen haciendo por dar equivocada interpretación al precepto reglamentario de que se viene tratando».

Jurisprudencia.—Se infringen los artículos 125 y 131 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, porque el día de aumento que establecen se refiere á los plazos reglamentarios, sin hacer distinción entre éstos, ni restringirle por consiguiente al de transporte (S. de 11 de Abril de 1885).

Art. 126. Las hojas de expedición entregadas por las empresas á los conductores de los trenes de mercancías, harán fe en favor de los dueños que hubieren perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona.

El art. 350 del Código de Comercio no exige como necesario requisito la entrega de la carta de porte al cargador, sino que faculta á éste y al porteador para que mutuamente puedan exigírsela; y el 354 dice, que, en defecto de carta de porte, se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga

cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones.

Art. 127. Son aplicables los precios ordinarios de la tarifa á todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, constituyan una remesa de más de 50 kilogramos, con tal que sea hecha por un mismo individuo y dirigida á una sola persona.

Los encargos y los excedentes de equipajes con las mismas condiciones se considerarán como un solo bulto para la percepción de los precios que en tarifa especial tengan señalados.

No disfrutarán de estos beneficios las Empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes, á no ser que los efectos por ellas remitidos estén embalados en un sólo bulto.

Según el art. 351 del Código de Comercio, en los transportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras empresas sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte ó declaraciones de expedición facilitadas por el cargador, se refieran en cuanto al precio..... del transporte, á las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifa, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que á ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó referencia en la carta de porte que entregue al cargador.

Art. 128. Debiendo asimilarse á las clases que tengan más analogía para el pago de derechos las de las mercancías, animales y demás efectos que no se hallen comprendidos en la tarifa, podrán hacerse provisionalmente las asimilaciones por la misma

Empresa, pero sometiendo su examen desde luego al Ministerio de Fomento, que podrá modificarlas, admitirlas ó desecharlas, según le pareciese conveniente.

Art. 129. Siempre que un bulto contenga mercancías de diversa clase y comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de tipo para exigir el de transporte, la que le tenga más elevado.

Art. 130. Las Empresas podrán establecer dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, y sin perjudicar los puertos ó industrias nacionales en beneficio de los extranjeros, otras especiales entre determinados puntos de la línea, sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen entre otros distintos.

El ejercicio de estos derechos fué distintamente interpretado por las Compañías, suponiéndose algunas autorizadas para eximirse, en cambio de rebajas más ó menos considerables en los precios ordinarios de tarifa, ya de la obligación de hacer por sí las faenas de carga y descarga, ya de la responsabilidad de las averías que puedan sobrevenir en el viaje, ó con facultad de hacer ilimitado y sin garantía alguna el plazo de remisión de las mercaderías. Tal amplitud de facultades contraria al espíritu de la legislación vigente y á lo dispuesto en el presente artículo, se modificó por la Real orden de 6 de Diciembre de 1866; pues, sin perjudicar el derecho que asiste á las Empresas de ferrocarriles para tratar de aumentar el tráfico de sus líneas respectivas por medio de combinaciones especiales en los tipos de transportes, pueden continuar siendo responsables del buen servicio de explotación, como una de las principales condiciones con que se les concede el usufructo de los caminos de que son concesionarias.

Legislación supletoria.—La Real orden de 6 de Diciembre de 1866 dispone en su regla 1.ª que, siempre que las Empresas de ferrocarriles establezcan tarifas especiales, ya sea para la totalidad de línea ó líneas de que son concesionarias, ya para puntos determinados de ellas, sin que deban disfrutar del beneficio los transportes que se verifiquen entre otros distintos, se limitarán á señalar los precios reducidos de estas nuevas tarifas, las mercancías á que hayan de aplicarse y los puntos entre los cuales ha de hacerse su transporte, sin introducir condición alguna de aplicación distinta de las contenidas en sus concesiones respectivas para la exacción de derechos de las tarifas ordinarias, ó de las reglas establecidas en el reglamento de policía de ferrocarriles ó en otras disposiciones generales.

Véase la *Legislación supletoria* del artículo que sigue, y la Real orden de 12 de Noviembre de 1907.

Art. 131. Las Empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados para la *pequeña velocidad*; de los que se obliguen á proporcionar un minimun de toneladas, ó de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte; pero en ningún caso podrán declinar la responsabilidad que les impone este reglamento por su mal servicio.

Véase la importantísima Real orden de 10 de Enero de 1863, y principalmente su prescripción 7.ª, en la nota al art. 115 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—Las reglas 2.ª y 3.ª de la Real orden de 6 de Diciembre de 1866 determinan que, si la reducción de los precios de tarifa, tiene por base los contratos particulares á que se refiere el art. 131, no limitarán las empresas en estos pactos, la responsabilidad que para la conducción y puntual entrega de las mercancías y efectos á los consignatarios les imponen las condiciones generales vigentes, ni fijarán condiciones que dejen

indefinidos, al arbitrio de las mismas empresas, los plazos para el transporte; y que, tampoco establecerán la cláusula de que las operaciones de carga y descarga de los efectos transportados se ejecuten directamente por los remitentes ó á sus expensas y bajo su responsabilidad.

Art. 132. Toda reducción ó condición especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes será extensiva á todos los que la pidan, sujetándose á iguales condiciones.

Legislación supletoria.—La Real orden de 3 de Enero de 1896 reconoció el derecho de las Empresas de ferrocarriles para modificar los derechos de transportes, siempre que no rebasen el límite máximo de los mismos y á condición de que se cumplan los trámites reglamentarios que se establecen en los artículos siguientes. Véanse las Reales órdenes de 1.º de Febrero y 14 de Mayo de 1887.

Art. 133. Siempre que una Empresa conceda á uno ó más remitentes reducción en los precios de tarifa, dará cuenta al gobierno de las condiciones con que lo verifique.

La Empresa abrirá un registro en que se inscriban estas condiciones, el cual se exhibirá á los particulares cuando lo soliciten. Este registro será foliado y rubricado por el Jefe de la Inspección mercantil.

Legislación supletoria.—La Real orden de 6 de Diciembre de 1866 disponía en su regla 5.ª, que la Empresa que conceda á uno ó más remitentes reducción en los precios de tarifa, ponga en noticia del Jefe de la inspección administrativa de su línea ó líneas, en los ocho días siguientes al de la celebración del contrato, las condiciones con que lo verifique.

Art. 134. Cuando existan tarifas especiales para el transporte de determinadas mercancías, se dará conocimiento á los remitentes al tiempo de facturar, á fin de que puedan optar por la que más les convenga.

Véase el artículo 351 del Código de Comercio, en la nota al 127 de presente reglamento.

Art. 135. Toda alteración en los precios de tarifa deberá ponerse en conocimiento del gobierno con un mes de anticipación al día en que deba publicarse, y se comunicará á los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril, quienes dispondrán se les dé publicidad quince días antes del en que deba comenzar á regir la nueva tarifa.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 24 de Junio de 1898 se dispone que: «la entidad concesionaria de las líneas de Sevilla á Huelva y de Aljucén á Cáceres continúe en el disfrute de libertad de tarifas de transporte otorgada por las condiciones de su concesión, pudiendo, por consiguiente, fijar los precios que estime convenientes para la conducción de viajeros y transporte de mercaderías por dichas líneas, y anular ó sustituir las tarifas generales ó especiales referentes á las mismas, siempre que lo juzgue conveniente, si bien con la obligación de anunciar al público y poner en conocimiento del Gobierno y de los Gobernadores las alteraciones que en uso de su derecho estime conveniente hacer; no pudiendo la Compañía, después de esta publicación, introducir innovación alguna en las tarifas y sus condiciones sin que preceda nuevo anuncio y nueva publicación».

Art. 136. Los precios prefijados para el transporte de mercancías, en virtud de las tarifas especiales, no podrán aumentarse si no transcurrido un

año, á contar desde su publicación, *á no ser que por el Ministro de Fomento se autorice expresamente al aprobarlas un término más corto.*

La parte subrayada del artículo, fué agregada por el Real decreto de 12 de Julio de 1895.

Art. 137. El retraso en el transporte dará derecho á indemnización de daños y perjuicios, salvo los casos de fuerza mayor.

Véase la Real orden de 10 de Enero de 1863, en la nota al art. 115 del presente reglamento.

Según el art. 370 del Código de Comercio, habiéndose fijado plazo para la entrega de los géneros, deberá hacerse dentro de él, y en su defecto pagará el porteador la indemnización pactada en la carta de porte, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho á otra cosa. Si no hubiere indemnización pactada, y la tardanza excediere del tiempo prefijado en la carta de porte, quedará responsable el porteador de los perjuicios que haya podido causar la dilación. Conforme al art 371, en los casos de retraso por culpa del porteador, el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél los efectos transportados, comunicándoselo por escrito antes de la llegada de los mismos, en cuyo caso el porteador satisfará el total importe de los efectos como si se hubieren perdido ó extraviado. No verificándose el abandono, la indemnización de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse: la valuación, según el art. 372, se determinará con arreglo a lo declarado en la carta de porte.

Jurisprudencia.—Si bien el art. 137 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 establece que el retardo en la entrega de la mercancía da derecho á la indemnización de daños y perjuicios, en éstos únicamente pueden ser comprendidos los que sean consecuencia inmediata y necesaria del incumplimien-

to del contrato de transporte (S. de 22 de Enero de 1887). El porteador que no entrega dentro del plazo convenido ó del reglamentario, los objetos recibidos para el transporte, es responsable de los perjuicios que pueda ocasionar la dilación (S. de 27 de Marzo de 1890). Los casos de retraso, abandono y extravío de los efectos porteados, no consienten, por regla general, más abono de indemnización en cada uno de ellos, que el total importe de los mismos, según el precio corriente que tendrían en el día y lugar en que debían entregarse; excluyéndose la aplicación de los arts. 137 y 149 del reglamento de policía de ferrocarriles, que sólo podría invocarse como subsidiaria cuando se tratara de efectos que no teniendo en sí valor alguno estuviera éste representado claramente por la importancia y consecuencia del destino á que se dedicaban (S. de 24 de Mayo de 1902). No expresándose en el art. 137 del reglamento de policía de ferrocarriles, los límites del derecho de indemnización dentro de los que han de determinarse los perjuicios ocasionados por una Compañía de ferrocarriles, fuerza es acudir para este fin á los preceptos del Código civil, sin perjuicio del puesto á aquella en cuanto á su cuantía en el último párrafo del art. 371 del Código de Comercio (S. de 25 de Noviembre de 1902).

Art. 138. La prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á la Empresa; y mientras no lo verifique, quedará subsistente su responsabilidad.

El art. 361 del Código de Comercio, después de declarar que las mercaderías se transportaran á riesgo y ventura del cargador, no habiéndose convenido lo contrario, y de prescribir que serán de cuenta del mismo los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el transporte, por caso fortuito, fuerza mayor ó naturaleza y vicio propio de las cosas; determina que la prueba de estos accidentes incumbe al porteador.

Véase la nota al artículo siguiente.

Jurisprudencia.—Con arreglo á los arts. 114, 138 y 139 del reglamento de ferrocarriles, existe dere-

cho al destinatario para reclamar de la Compañía transportadora el valor de las mercancías en el punto en que debieron ser entregadas, cuya acción no puede confundirse con la que contra el principal ó subsidiariamente responsable pueda nacer de un delito ó de una imprudencia punible, pues la primera sólo surte efecto entre las personas ligadas por el contrato y con completa independencia de otra responsabilidad, salvo que el demandado pruebe fuerza mayor ó que no existió imprudencia, ni descuido, ni insuficiencia, ni mala condición de los medios de transporte (S. de 11 de Abril de 1896).

Art. 139. No se tendrá por caso de fuerza mayor el robo, sino cuando la Empresa haga constar que hizo cuanto le fué posible para impedirlo; tampoco el incendio, si no prueba que ni fué ocasionado por la imprudencia ó descuido de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte.

Según el art. 362 del Código de Comercio, el porteador, sin embargo, será responsable de las pérdidas y averías que procedan de caso fortuito, fuerza mayor y vicio propio de las cosas, si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia ó por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes, á no ser que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte. Si á pesar de las precauciones, los efectos corrieran riesgo de perderse, el porteador podrá proceder á su venta, poniéndolos á disposición de la Autoridad judicial.

Véase el art. 29 del reglamento para la aplicación de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 140. Sujetándose á las formalidades y condiciones que prescriban las Aduanas, podrán las Empresas de los ferrocarriles que terminan en las

fronteras ó puertos marítimos sustituir al precinto de los bultos el de los carruajes que los transporten.

Art. 141. La Empresa que ha realizado una conducción sin dar lugar á reclamaciones de ningún género, tendrá acción, por los gastos del transporte y custodia de las mercancías conservadas en buen estado, contra los consignatarios ó sus remitentes.

A falta de pago, se procederá en este caso con arreglo á lo previsto en el Código de Comercio.

Véanse los arts. 375 y siguientes del Código de Comercio, en las notas á los artículos que siguen.

El 374 del referido Código, determina que, los consignatarios á quienes se hubiere hecho la remesa, no podrán diferir el pago de los gastos y portes de los géneros que recibieren, después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes á su entrega; y, en caso de retardo en este pago, podrá el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiese suplido.

Art. 142. Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación de los embalajes, siempre que la Empresa acredite haberlo hecho para la buena conservación de las mercancías, que de otra manera se habrían perdido ó deteriorado.

Los efectos porteados estarán especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega; cuyo derecho prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega (art. 375 del Código de Comercio).

Art. 143. Toda acción cuyo objeto sea puramente mercantil, dirigida contra las Empresas y

relativa á los transportes, se entablará ante los Tribunales.

Véase la prescripción 7.ª de la Real orden de 10 de Enero de 1863, en la nota al art. 115 del presente reglamento.

Según el art. 376 del Código de Comercio, la preferencia del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclamare dentro de los ocho días siguientes á la entrega de las mercaderías.

Jurisprudencia.—Según la regla 20 de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887, dada por el Ministerio de Fomento, autorizado por una ley para regularizar el servicio de ferrocarriles, las reclamaciones judiciales á que dé lugar el contrato de transportes se podrán sustanciar, á elección del remitente ó del consignatario, contra la Compañía que recibió la mercancía, ó la que debió entregarla, ante la Autoridad competente en uno ú otro caso (S. de 18 de Marzo de 1889). Las cuestiones relacionadas con las tarifas de transporte y almacenaje de mercancías, son de la única competencia de los Tribunales ordinarios (Real decreto Circular de 4 de Febrero de 1899). Es Juez competente para conocer de los juicios en que se ejerciten acciones contra las Compañías de ferrocarriles para hacer efectivas las cantidades que hubieran cobrado indebidamente por transportes, el del lugar donde se hizo la entrega de las mercancías cuando no se hubiere hecho el pago de aquéllas en el de la expedición (S. de 23 de Junio de 1906).

Art. 144. Las disposiciones legales que someten á comprobación los pesos y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las Empresas de ferrocarriles en cuanto tengan relación con los transportes.

Legislación supletoria.—Véase la Real orden de 5 de Marzo de 1897 publicada en el *Boletín oficial de Zamora*, que determina las disposiciones sobre comprobación de los aparatos de pesar y la forma de realizar el contraste en las estaciones de ferrocarriles.

Art. 145. Las Empresas serán siempre responsables de la sustracción ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurran á sus oficinas.

Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo de las mercaderías, podrá hacerse la reclamación contra el porteador, por daño ó avería que se encontrase en ellas al abrir los bultos, con tal que no se conozcan por la parte exterior de éstos, las señales del daño ó avería que diere motivo á la reclamación, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo. Si ocurriesen dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallan los efectos transportados al tiempo de hacerse al primero su entrega, serán éstos reconocidos por peritos nombrados por las partes y un tercero en caso de discordia, designado por la Autoridad judicial (arts. 366 y 367 del Código de Comercio).

Legislación supletoria.—La Real orden de 27 de Octubre de 1863 estableció: 1.º Que no puede limitarse de antemano la responsabilidad que en absoluto impone á las Empresas el art. 139 del reglamento de 8 de Julio de 1859 (145 del vigente de 8 de Septiembre de 1878), en los casos de sustracción ó deterioro de los efectos que se les haya entregado; y 2.º Que se prohibe terminantemente á las mismas Compañías insertar en sus anuncios cláusula alguna que determine previamente la cantidad que han de abonar por los efectos deteriorados ó averiados, debiendo fijarse el valor de éstos en cada caso por avenencia entre las mismas y los

particulares, sin perjuicio de las acciones que recíprocamente les correspondan para valorar la cuantía de la indemnización, y que podrán utilizar en la forma y ante los Tribunales competentes.

Art. 146. Si la Empresa alquilase todo el espacio de uno de los vagones de sus trenes para el transporte de mercancías, y no interviniere ni directa ni indirectamente en su carga y expedición, no responderá de los extravíos ó deterioros que pudiesen ocurrir, quedando libre de toda responsabilidad.

Art. 147. En caso de pérdida ó avería de los efectos transportados, no podrá la Empresa primeramente encargada de su conducción, reclamar contra las que la sucedan en el transporte, si no prueba que los entregó en buen estado.

Se consideran todas las Compañías de ferrocarriles ligadas entre sí, sin solución de continuidad, como una sola para todos los efectos de contratación en materia de transportes.

El art. 373 del Código de Comercio determina que, el porteador que hiciere la entrega de las mercaderías al consignatario en virtud de pactos ó servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos, si no fuere él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador Asumirá igualmente el porteador que hiciere la entrega, todas las acciones y derechos de los que le hubieran precedido en la conducción. El remitente y el consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el contrato de transporte, ó contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos transportados.

Art. 148. Las Empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercancías, cuando no excedan de las proporciones ordinarias ni puedan atribuirse á dolo ó incuria.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 16 de Enero de 1907 se dispone: «1.° Que se apruebe el adjunto cuadro de mermas naturales que experimentan las mercancías en su transporte por ferrocarril, propuesto por la Comisión permanente de ferrocarriles, para que sirva de norma con carácter general, salvo la aplicación de merma distinta si así aparece determinada en la tarifa porque se haya facturado la mercancía. 2.° En las tarifas vigentes que consignan tipo de merma se entenderá éste sustituído por el del cuadro adjunto si en el plazo de dos meses las Compañías interesadas no solicitan otra cosa. 3.° Para las correcciones que en lo sucesivo convenga introducir en el expresado cuadro, los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles elevarán, en el mes de Enero de cada año, con su informe, relación de las reclamaciones y propuestas que crean deban hacer, para resolver en su consecuencia.» (A continuación publica la *Gaceta* del día 27 de Enero de 1907 el cuadro de mermas á que se refiere la Real orden).

Art. 149. En el caso de que las mercancías no lleguen á su destino bien conservadas y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad á la Empresa que haya faltado á estas condiciones.

Pueden igualmente reclamarla cuando, rotulados los bultos con toda claridad y precisión, sin que pueda dar lugar á dudas, se hiciese su entrega á persona distinta de la que debe recibirlos.

Según los artículos 363 y 368 del Código de Comercio, el porteador estará obligado á entregar los efectos cargados, en el mismo estado en que, con-

forme la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, á pagar el valor que tuvieren los no entregados; y deberá entregar sin demora ni entorpecimiento alguno al consignatario, los efectos que hubiere recibido, por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlos, y de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen.

Art. 150. El retraso injustificado de los trenes de viajeros será siempre penado con arreglo al artículo 12 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido para los expresos y correos, y veinte minutos en igual trayecto para los mixtos. —Para los efectos del párrafo anterior, los trenes mixtos serán considerados como correos cuando conduzcan la correspondencia pública, si en la línea respectiva no hay otro tren denominado especialmente correo; pero no perderán su carácter de mixtos para todos los efectos reglamentarios, aunque conduzcan también correspondencia si no hubiese ningún otro tren de viajeros ni diario de mercancías que recorra el mismo trayecto que ellos.

Los retrasos se apreciarán únicamente al final del itinerario del tren cuando la longitud total del recorrido no pase de 200 kilómetros. Si excediese de dicha cifra, se fraccionará en trayectos parciales, cuya extensión fijará en cada caso la Dirección general de Obras públicas, con audiencia de las divisiones de ferrocarriles y de las compañías, siendo penables también los retrasos injustificados en la hora de llegada á cada uno de los puntos de subdi-

visión, cuando exceda de los límites arriba indicados, tomando para origen de recorrido la hora en que hubiera salido el tren del punto de subdivisión inmediatamente anterior al que se considere.

La acumulación de dos ó más retrasos parciales en la marcha de un mismo tren, no dará lugar á imposición de más de una multa; pero se considerará circunstancia agravante para graduar la cuantía ó la pena.

En los puntos de empalme de itinerarios se fijará para la *espera* de trenes en combinación, un cierto plazo á más del tiempo señalado en los cuadros de marcha.

Transcurrido el tiempo de parada indicado en los itinerarios, con más la prórroga ó plazo de espera, se dará la salida al tren derivado; pero éste deberá salir á la hora reglamentaria en el caso de que se sepa con certeza en la estación que no podrá llegar á ella el otro tren dentro del plazo de espera.

A la llegada al empalme del tren que ha sufrido el retraso, será potestativo en la Compañía causante de aquél disponer ó no en el término de tres horas un tren especial para conducir los viajeros á su destino.

Transcurrido dicho plazo sin haber puesto tren especial á disposición de los viajeros, podrán éstos optar por una de tres cosas: primera, rescisión del contrato de transporte, con devolución en el acto por la Compañía del importe total de los billetes de que sean portadores; segunda, la continuación del viaje en el primer tren regular, salvo si fuere expreso, que salga de la estación en la dirección

conveniente, siendo de cuenta de la Compañía costearles albergue y comida, de la clase y precios de tarifa establecidos en las fondas de la línea, durante las paradas forzosas que resulten, y en este caso, á los viajeros que hubieren de ocupar asientos de clase inferior á la designada en sus billetes, se les devolverá el importe correspondiente al trayecto que recorran hasta el término del viaje, y los que tengan que ocupar asiento de clase superior no abonarán la diferencia; tercera, continuación del viaje en las condiciones ordinarias, conservando íntegros los derechos que puedan corresponderles, con arreglo á las leyes, para entablar contra la Compañía las reclamaciones que estimaren procedentes.

La Dirección general de Obras públicas, á propuesta de las Divisiones de ferrocarriles, y oyendo á las Empresas, determinará cuáles son los trenes que deben ser considerados como únicos en una extensión determinada, bien pertenezcan á una sola ó á varias Compañías, y desígnense ó no con el mismo número en los itinerarios correspondientes á diversos trayectos del recorrido total.

La misma Dirección, con iguales trámites, fijará también los puntos que han de considerarse como de enlace ó empalme de itinerarios, así como los plazos que deban esperarse en ellos los trenes combinados.—

También serán penadas con multas las Compañías, sin perjuicio de la responsabilidad civil, cuando en el servicio de mercancías el extravío ó avería en el transporte de las mismas sea debido á abandono ó incuria, y cuando los retrasos excedan de

una cuarta parte hasta el doble del plazo reglamentario ó convenido para la entrega.

Los párrafos comprendidos entre los dos *guiones* fueron agregados al artículo por Real decreto de 10 de Mayo de 1901.

Legislación supletoria.—El art. 150 del reglamento de Policía de ferrocarriles castiga con multa de 250 á 2 500 pesetas (debe ser el 12 de la ley) el retraso injustificado de los trenes correos cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido; siendo los términos de este artículo bastante claros para que no quepa confundir el recorrido de los trenes, á que se refiere, con el recorrido de la correspondencia, que para nada tiene en cuenta (Real orden de 27 de Julio de 1888).

La Real orden de 31 de Octubre de 1901 determina: que los Ingenieros Jefes de las Divisiones 1.ª, 2.ª y 3.ª de ferrocarriles apliquen, cual viene haciéndolo la cuarta División, el mayor rigor y energía en la corrección de las faltas que las Empresas sometidas á su inspección cometan; que por motivo ni pretexto alguno se omita la formación por los Ingenieros subalternos del oportuno expediente en los casos de descarrilamiento, choque, atropello y, en general, de todo accidente ó suceso de que puedan seguirse responsabilidades administrativas para las Compañías, debiendo los Jefes, por su parte, deducir tales responsabilidades cuando procedan, y formular ante los Gobernadores las oportunas denuncias y propuestas de correctivos; y que respecto á las marchas de los trenes han de tener presente que, en tanto no se fijen los plazos de *espera* de aquéllos en los enlaces, con arreglo á lo prevenido en el Real decreto de 10 de Mayo último, sigue subsistente el principio de que cada uno debe partir de la estación de origen á la hora señalada en el itinerario, y no olvidar que, según el texto del art. 150 del reglamento de Policía, todo retraso injustificado, cuando exceda de cierto límite, constituye una falta penable y á que debe ponerse inmediato correctivo, sin esperar á la reincidencia. En cuanto á la forma de computar los

retrasos para los efectos de la tolerancia concedida por el art. 150 del reglamento de Policía de ferrocarriles, según jurisprudencia constante, se ha de atender solamente al recorrido que media entre los puntos de arranque y llegada de cada tren, y no como pretende la Compañía responsable, por los de término de éste y origen del que con él enlaza (Real orden de 23 de Noviembre de 1901). Si bien se ha modificado el art. 150 del reglamento de Policía de ferrocarriles en el sentido de que en los puntos de empalme de itinerarios se fijará para la espera de trenes en combinación un cierto plazo, á más del tiempo señalado en los cuadros de marcha; no habiéndose aún fijado estos plazos de espera, no pueden considerarse alterados los vigentes cuadros de marcha, y á ellos deberán ajustarse las Compañías para el servicio de sus trenes, según preceptúa de un modo general la Real orden de 31 de Octubre de 1901 (Real orden de 1.º de Febrero de 1902).

Según el art. 150 del reglamento de Policía de ferrocarriles, los trenes mixtos tienen una tolerancia de veinte minutos por cada 100 kilómetros de recorrido, y tal precepto ha sido interpretado, y en justicia debe serlo, en el sentido de que cuando la longitud de la línea no llegue á esa cantidad, no se haga prorrateo del tiempo de tolerancia que á tal base de medida está concedido (Real orden de 1.º de Febrero de 1902).

Jurisprudencia.—El art. 150 del reglamento de Policía de ferrocarriles establece sanción penal por retraso injustificado de los trenes de viajeros, sin atender á que aquéllos conduzcan ó no á la vez la correspondencia pública. El mismo artículo fija en diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido la tolerancia para los expres y correos, y que este recorrido se refiere al del tren directo que con un número determinado recorre los kilómetros que median entre las estaciones extremas de la línea; pero no á la distancia que exista entre la estación de término de aquél y la de origen del que enlaza, pues de otra suerte, las disposiciones que regulan la materia lo hubieran consignado expresamente (S. de 30 de Junio de 1891).

Art. 151. Si sólo una parte de las mercancías fuese entregada por la Empresa en el plazo prescrito en este reglamento, la otra dará ocasión al resarcimiento de daños y perjuicios; pero esto alcanzará á las dos cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra.

Se exceptúan los casos fortuitos y de fuerza mayor, los cuales han de ser comprobados en el mismo día y lugar en que ocurran, y no por certificados obtenidos posteriormente y después de comenzadas las actuaciones, á no ser que una perturbación del orden público haya impedido á las Autoridades el libre ejercicio de sus funciones.

El párrafo segundo del art. 363 del Código de Comercio, determina que la entrega de una parte de los efectos transportados puede ser rehusada por el consignatario cuando justifique que no puede utilizarlos con independencia de los otros; y el mismo del 365 agrega que, si entre los géneros averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable la disposición anterior con respecto á los deteriorados, recibiendo el consignatario solamente los que estén ilesos.

Art. 152. Si el dueño de bultos ó paquetes momentáneamente extraviados hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la Empresa, cuando fueren recobrados, citarle para presenciar su apertura; y hecha su entrega, recobrará la cantidad que satisfizo, abonando los daños y perjuicios por el retraso.

Si del reconocimiento de los efectos resultare un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones, la Empresa tendrá á su vez derecho al resarcimien-

to de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los Tribunales de justicia.

Según el art. 372 del Código de Comercio, la valuación de los efectos que el porteador deba pagar en caso de pérdida ó extravío, se determinará con arreglo á lo declarado en la carta de porte, sin admitir al cargador pruebas sobre que, entre el género que en ella declaró, había objetos de mayor valor y dinero metálico.

Art. 153. Las Empresas podrán establecer servicios ordinarios de transporte, para facilitar la comunicación de las poblaciones con las estaciones inmediatas.

Quedarán, sin embargo, en libertad los interesados de verificar el transporte empleando carruajes propios ó personas de su confianza si lo creyeran oportuno; pero en este caso lo advertirán así, al realizar la entrega de sus bultos en las estaciones.

La Empresa entonces dará aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término que señala el art. 125 para que pueda recoger los efectos de su pertenencia.

Transcurridas las cuarenta y ocho horas que se conceden al efecto, si no acudiese á sacar de la estación las mercancías, empezará desde entonces á devengar derechos de almacenaje.

En circunstancias extraordinarias y para evitar la excesiva aglomeración de mercancías en las estaciones, podrá el Gobierno, previo acuerdo tomado en Consejo de Ministros, reducir el plazo fijado en el párrafo anterior y los establecidos para que las Compañías expidan las mercancías recibidas de los

remitentes y las pongan á disposicición de los consignatarios, debiendo anunciarse al público toda alteración con tres días por lo menos de anticipación.

La pólvora, dinamita y demás sustancias explosivas que no pertenezcan á los Ministerios de la Guerra y de Marina, no permanecerán en ningún caso en las estaciones de destino más de cuarenta y ocho horas, contadas desde la llegada del tren que las haya conducido. Al efecto, la Empresa ferroviaria, que habrá hecho constar esta circunstancia antes de proceder al transporte, dará en el término de veinticuatro horas aviso directo de la llegada de la mercancía á los Alcaldes respectivos y al consignatario, quien deberá retirar la expedición en el plazo de otras veinticuatro horas, y si así no lo hiciera, la referida Autoridad local se incautará de de aquélla para su inutilización; pero si careciese de medios al efecto, lo participará á la Compañía, la que está obligada, en este caso, á conducirla enseguida en condiciones de seguridad, al lugar más inmediato donde la Autoridad pueda tomarla á su cargo sin peligro, y en el que se procederá á la inutilización ó á su venta en subasta, si ésta fuese practicable, dada la naturaleza de la cosa.

La Compañía porteadora, llegado este caso, se indemnizará de los gastos que se la ocasionen con el producto de la venta, si hubiere tenido lugar, y la cantidad puesta á su disposición, con arreglo á lo dispuesto en el art. 122, devolviendo á su dueño el sobrante, si lo hubiere, ó la totalidad del depósito, si no se hubiese ocasionado gasto ninguno.

El párrafo quinto del presente artículo fué adicionado por Real decreto de 26 de Enero de 1894; y el sexto y séptimo, se agregaron por Real decreto de 8 de Junio de 1900. Véanse los arts. 122 y 125 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 7 de Diciembre de 1871 declaró que, los gastos que ocasionan los avisos á que se refiere el párrafo 3.º del artículo 153 del reglamento de Policía de ferrocarriles, son de cuenta de las Empresas ferroviarias. La de 30 de Noviembre de 1900, resolvió: 1.ª Los plazos para la carga y descarga de carbones, cok, minerales y remolacha se reducirán á doce horas hábiles cuando al transporte de las referidas mercancías se haya aplicado una tarifa especial, con arreglo á cuyas cláusulas aquellas operaciones sean de cargo de los remitentes ó consignatarios. 2.ª Transcurrido el mencionado plazo de doce horas, las Compañías podrán proceder á efectuar la descarga de las mercancías indicadas en el número anterior, por cuenta de los morosos, sin incurrir con este motivo en responsabilidad por pérdidas, averías y mojaduras, á menos de que tales daños ú otros resulten de incuria ó mala fe por parte de los agentes de las Compañías. Y 3.ª En los casos en que no pudiere practicarse la descarga por imposibilidad ajena á la voluntad de las Compañías, debidamente certificada por los interventores del Estado, podrán aquéllas suspender momentáneamente, en las estaciones de procedencia, la facturación de las mercancías del mismo género que las que produzcan la retención del material.»

Art. 154. También podrán establecer las Compañías tarifas combinadas con otras Empresas de transportes terrestres ó marítimos, con la condición de aplicar en sus líneas los mismos precios cuando los objetos vayan destinados á los puntos favorecidos por la tarifa, aun cuando los remitentes hagan

por su cuenta los transportes por tierra ó por agua, empleando carruajes ó embarcaciones propias.

Legislación supletoria.—La Real orden de 1.º de Julio de 1890, determina que: En el establecimiento de tarifas en los contratos para la conducción de viajeros por ferrocarriles en combinación con otras Empresas de transporte terrestre ó marítimo, se observarán las reglas siguientes: 1.ª Todas y cada una de las Empresas porteadoras responderán al viajero de que en los puntos de enlace del ferrocarril, con los otros medios de transporte, tendrá plaza ó asiento de la clase correspondiente para continuar el viaje. 2.ª Todas y cada una de las Empresas porteadoras serán igualmente responsables del equipaje del viajero hasta el término del viaje. 3.ª De las demás faltas que puedan cometerse en el transporte responderá directamente al viajero la Empresa ó Compañía que las hubiere cometido. 4.ª Una vez establecido un contrato para la conducción de viajeros entre una Compañía ferroviaria y otra Empresa de transporte terrestre ó marítimo, para un trayecto ó itinerario determinado, queda obligada la Compañía del ferrocarril á hacer extensivo dicho contrato, en igualdad de condiciones, á cuantas Empresas de transporte terrestre ó marítimo lo soliciten para el mismo itinerario y trayecto. 5.ª No se planteará ninguno de esos contratos sin la previa aprobación del Ministerio de Fomento.

La Real orden de 7 de Febrero de 1902 dispuso que la excepción al principio de «á mayor recorrido, mayor precio» establecido en la regla 5.ª de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887 para las tarifas especiales de puerto á puerto, con objeto de favorecer la competencia de los transportes ferroviarios con la navegación de cabotaje, se haga extensiva á todos los casos respecto de los cuales, á juicio del Ministerio de Agricultura..., se demuestre que efectivamente es posible que el tráfico sea desviado de su itinerario natural directo por vía férrea, para seguir un trayecto parcial en cabotaje.—La de 7 de Junio de 1902 dispone que cuando

exista el servicio combinado de ferrocarril y camionaje de mercancías sujetas al requisito de guía ó vendí, se considere el transporte de éstas como uno sólo, ó sea de facturación directa desde el punto de procedencia al de destino; y que se apliquen las reglas dictadas á las mercancías que se transporten en tranvías ó por ferrocarril de víaestrecha. La de 20 de Enero de 1903 determina: «1.º Que se declare obligatorio el servicio combinado de viajeros y mercancías para los ferrocarriles que, aunque no enlacen directamente, confinen en una misma localidad, y, ó bien afluyan á una estación común, ó bien tengan sus estaciones de término en comunicación por medio de un ramal ferroviario; debiendo fijarse por el Gobierno en cada caso, y á propuesta de las Empresas, las cantidades que sobre los precios asignados al transporte en la tarifa legal, podrán aquéllas percibir en concepto de gastos de transbordo. 2.º Que en el caso de que dos Empresas de las comprendidas en el número anterior no lograsen ponerse de acuerdo para el establecimiento del servicio combinado por medio de convenios voluntarios, el Gobierno, trascurrido el breve plazo que al efecto fije, según las circunstancias, forme y les imponga el que estime procedente con carácter obligatorio».

Art. 155. La persona á quien se dirija una mercancía no podrá negarse á recibirla, aun en día festivo, si se hallase en su domicilio cuando le sea presentada.

No hallándose el consignatario en el domicilio indicado en la carta de porte—dice el art. 369 del Código de Comercio—negándose al pago de los portes y gastos, ó rehusando recibir los efectos, se proveerá á su depósito por el Juez municipal, donde no le hubiere de primera instancia, á disposición del cargador ó remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega.

Art. 156. El consignatario que quiera comprobar el peso de las mercancías que se han entregado abonará los gastos del repeso, siempre que, teniendo en cuenta lo prescrito en el art. 148, resultase conforme con el expresado en la carta de porte.

Si no hubiere esta conformidad, los gastos ocasionados serán de cuenta de la Empresa.

Véase la nota al art. 148 del presente reglamento, y la del 119 del mismo.

Art. 157. El reconocimiento de los bultos se verificará judicialmente cuando el consignatario lo exija.

Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos, su peso, marca y número, la naturaleza y cantidad de las mercancías que contenga, sus cualidades, si se han mojado ó sufrido otro deterioro, el tiempo en que, á su juicio, pudo acaecer esta avería, la causa apreciable que la haya producido, y, finalmente, el valor del daño ocasionado.

Consúltese el art. 367 del Código de Comercio, en la nota del art. 145 del presente reglamento.

Jurisprudencia.—El art. 367 del Código de Comercio, relacionado con el 157 del reglamento de Policía de los ferrocarriles, da lugar al reconocimiento pericial de que tratan, cuando ocurran dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallen los efectos transportados al tiempo de hacerse su entrega al primero, no cuando no existan tales dudas y contestaciones (S. de 10 de Enero de 1906).

Art. 158. El recibo de los objetos transportados expedidos por el consignatario, y la realización del

pago del transporte, extinguen toda acción contra la Empresa constructora.

Jurisprudencia.—Al pago hecho por error por no haber dado la Compañía del ferrocarril conocimiento á los remitentes, ni tenido á la vista la tarifa más beneficiosa, no son aplicables las excepciones de prescripción basadas en el art. 158 del reglamento de la ley de Policía de ferrocarriles (Sentencia de 11 de Julio de 1890).

Art. 159. Las reclamaciones contra las Empresas por la pérdida ó avería de los objetos que hayan transportado, se deducirán en los términos y en los plazos prescritos por el Código de Comercio.

Véanse los arts. 361 á 373 del Código de Comercio, en las distintas notas á los arts. 111 y siguientes del presente reglamento.

Jurisprudencia.—Desde la publicación del Código de Comercio de 1885, los derechos y obligaciones que nacen de los contratos de transporte por los ferrocarriles, se rigen en primer término por sus disposiciones, siendo supletorios los preceptos contenidos en la ley de Policía de aquéllos de 23 de Noviembre de 18.7 y su reglamento de 8 de Septiembre de 1878 (S. de 2 de Marzo de 1892).

CAPÍTULO IX

DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA EL CASTIGO DE LOS DELITOS Y FALTAS CONTRA LA SEGURIDAD Y CONSERVACIÓN DE LOS FERROCARRILES.

Art 160. Corresponde á los Gobernadores de las provincias atravesadas por los ferrocarriles:

1.° Procurar, con todo el lleno de sus atribuciones y ejerciendo una continua vigilancia, que los Alcaldes, en la parte que les compete, den el más

exacto cumplimiento á las disposiciones de la ley de 23 de Noviembre de 1877 y de este reglamento.

2.° La imposición de multas por las faltas expresadas en el art. 12 de la ley, y en virtud de queja producida por las Inspecciones.

Véanse los artículos 16 á 26 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Legislación supletoria. — Pueden consultarse, en primer término, la Real orden de 19 de Agosto de 1865, que ordenó á los Gobernadores hacer públicas, por medio de los periódicos oficiales, las faltas cometidas en los transportes; la de 24 de Agosto de 1871, inserta por nota en el art. 162 del presente reglamento; la de 15 de Diciembre de 1873, que encargó á los Gobernadores que vigilen el servicio de los trenes correos, é impongan á las Empresas las multas á que se hagan acreedoras; y la de 30 de Mayo de 1876, que insertamos en la nota al artículo 163 del reglamento anotado. La Real orden de 1.° de Octubre de 1880, ordenó que los Gobernadores de las provincias á quienes corresponde la imposición de correctivos á las Empresas de ferrocarriles por faltas en el servicio de explotación, cumplan, bajo su más estrecha responsabilidad, lo prevenido en las disposiciones vigentes, y en especial en los artículos 160, 166 y 167 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles, imponiendo sin demora las multas á que hubiere lugar, dando conocimiento de ellas al Ministerio de Fomento para su publicación en la *Gaceta de Madrid,* y remitiendo además el tanto de culpa que contra las Empresas resulte, á los Tribunales de justicia, á los cuales deberán prestar la más eficaz cooperación para el esclarecimiento de la responsabilidad en que hayan incurrido las mismas Empresas. Por Real orden-circular de 8 de Marzo de 1906 se reiteró á los Gobernadores, á los Alcaldes, á la Guardia civil y á todas las Autoridades dependientes del Ministerio de la Gobernación, que tienen la misión de velar por la tranqui-

lidad y por la seguridad públicas, que ejerzan la mayor vigilancia, que pongan el mayor celo y cuidado y adopten las medidas más oportunas para perseguir los atentados de toda clase que se cometan contra los servicios ferroviarios, y muy especialmente aquellos que puedan comprometer la vida y la tranquilidad de los viajeros, buscando á sus autores y entregándolos á la Autoridad competente».

Art. 161. De los delitos cometidos en los ferrocarriles entenderán los Tribunales ordinarios, conforme á los procedimientos y prescripciones que determina la ley de 23 de Noviembre de 1877 y las Reales órdenes que se han dictado para cuando llegue este caso.

Véanse los títulos 5.º y 6.º de la ley de Policía de ferrocarriles.

Art. 162. La vigilancia en los caminos de hierro se ejercerá principalmente por los funcionarios de las Inspecciones y los dependientes de las Empresas, teniendo unos y otros para este objeto el carácter de guardas jurados.

Véase la regla 3.ª de la Real orden de 29 de Julio de 1891, inserta por nota al art. 22 del reglamento para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles.

Legislación supletoria.—La Real orden de 24 de Agosto de 1871, dispone: que las inspecciones ejerciten una prudente, pero constante vigilancia, sobre todos aquellos actos de las Empresas que afecten al servicio público, dirigiendo á las mismas cuantas observaciones sean convenientes para remediar las faltas que se noten; pero que si sus gestiones son ineficaces ó en el caso de haberse inferido algún perjuicio irreparable, hagan sus de-

nuncias á la Autoridad competente, dando conocimiento al Ministerio de Fomento; y que los Gobernadores resuelvan estas quejas con brevedad. La Real orden de 1.° de Marzo de 1884 recomendó muy eficazmente á las Autoridades superiores se sirvieran hacer á los Alcaldes y Jefes de la Guardia civil cuantas prevenciones les sugiera su celo, á fin de que por todos se ejerza la más activa vigilancia para evitar cualquier ataque contra la seguridad de los viajeros ó la propiedad de las Empresas, deteniendo en caso necesario á sus autores y entregándolos á los Tribunales de justicia. Véase la Real orden de 6 de Mayo de 1886 (*Gaceta* del 7), que determina el servicio de vigilancia y protección de la Guardia civil en las líneas férreas.

Art. 163. Conforme á la ley de 23 de Noviembre de 1877, en sus títulos 2.°, 3.° y 4.°, y á lo prescrito en este Reglamento, toda contravención de sus artículos será denunciada á los Jueces municipales del territorio donde se cometa, tanto por los dependientes de las Inspecciones como por los de la Empresa.

Consúltese el art 28 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Antes de publicarse la ley Orgánica del Poder judicial, todas las faltas ó contravenciones á la ley de Policía de ferrocarriles de 14 de Noviembre de 1855 y al reglamento de 19 de Junio de 1859, se castigaban por los Alcaldes y Gobernadores civiles, conforme á las reglas de las disposiciones legales citadas; pero una vez aprobada dicha ley Orgánica y teniendo en cuenta su art. 271, se declaró que era de la exclusiva competencia de los Jueces municipales el conocimiento de los juicios de faltas ó sea de aquellos á que dé lugar la infracción de las prescripciones del libro 3.° del Código penal y de las Ordenanzas generales de lo administración en los múltiples y diversos ramsa que abraza su acción; doctrina que posteriormente

confirmaron los arts. 28 de la ley de Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1878 y los 163 á 165 del presente Reglamento. Hoy, y en virtud de lo que preceptúa el art. 20 de la ley de Justicia municipal de 5 de Agosto de 1907, corresponde á los Tribunales municipales conocer en primera instancia de todos los hechos punibles ante la jurisdicción ordinaria que el Código penal ó leyes especiales califiquen como falta.

Legislación supletoria.—La Real orden de 30 de Mayo de 1876 preceptúa: 1.° Que se excite el celo de las inspecciones para que pongan en conocimiento de los Gobernadores cuantas faltas observen en el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias, así como también cuantos accidentes ocurran en las vías férreas, manifestando si estos deben ser ó no imputables á las Empresas, y si los con sideran merecedores de alguna penalidad. 2.° Que los Gobernadores civiles, teniendo en cuenta las denuncias de las Inspecciones, usen sin contemplación, de las facultades que les confiere el artículo 160 del presente reglamento dando cuenta mensualmente á la Dirección general de las faltas que les hayan sido denunciadas y de las correcciones por ellos impuestas.

Art. 164. La denuncia, autorizada con la firma y antefirma del denunciador, se hará en escrito duplicado, expresándose en ella el sitio donde tuvo lugar el hecho denunciado, su fecha, la de la queja presentada y el nombre y las señas del infractor, y su residencia ó domicilio, si fueran conocidos.

En uno de los dos ejemplares de la denuncia, el Juez acusará su recibo y le devolverá al denunciante quedándose con el otro como origen y fundamento de sus ulteriores procedimientos.

Amplía este artículo, lo dispuesto en el 28 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Art. 165. Oídos inmediatamente los interesados, exigirá el Juez el cumplimiento de la ley y de este reglamento, imponiendo en su caso las multas á que hubiere lugar, haciéndolas efectivas en el plazo más breve posible.

Terminado el juicio y cumplida la condena, parcipará á las Inspecciones de la línea el resultado del procedimiento.

Art. 166. Las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios en los casos que expresa el artículo 12 de la ley, serán penadas por los Gobernadores en virtud de la denuncia oficial de las Inspecciones, que las especificarán con toda la claridad posible, clasificándolas según su importancia y las consecuencias que hayan producido.

Véanse los artículos 12 y 29 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Legislación supletoria.—La Real orden de 9 de Agosto de 1901, dispone lo siguiente: 1.º Los Gobernadores civiles de las provincias darán conocimiento á las Compañías ferroviarias, en término de tercero día, de las denuncias y propuestas de multa formuladas contra ellas por las divisiones de ferrocarriles y relativas á faltas cometidas por dichas Compañías, á fin de que en el plazo de diez días, contados desde el siguiente á la notificación, presenten sus descargos. Recibidos que fueren éstos en el Gobierno, se pasará el expediente, también en término de tercero día, y por un término igual al anterior, á la Comisión provincial para que evacue su dictamen, y dentro de otros diez días dictará providencia el Gobernador, resolviendo el expediente la expresada autoridad; sin embargo, podrá, antes de resolver, si lo juzga necesario, oir de nuevo á la División de ferrocarriles, á la Compañía ó á la Comisión provincial, concediéndoles plazos, también de diez días, para eva-

cuar la diligencia. 2.º Los Gobernadores dispondrán la inserción, en los *Boletínes oficiales* respectivos, de las resoluciones que dicten en los expedientes de esta clase, remitiendo además copia íntegra de ellas á la Dirección general de Obras públicas y á la División de ferrocarriles cuya denuncia haya promovido el expediente. La publicación en el *Boletín* deberá hacerse precisamente en uno de los cinco primeros números de cada mes con relación á las resoluciones adoptadas en el anterior. 3.º Los recursos gubernativos ante el Ministerio del ramo, motivados por la imposición de multas, deberán presentarse por las Empresas ante los Gobernadores en el plazo de diez días, contados desde la fecha en que les haya sido notificada la providencia condenatoria. Los Gobernadores elevarán estos recursos al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, con su informe, en el término de tercero día; pero será requisito indispensable para ello el de que las Compañías hayan consignado el importe de las multas á disposición de aquellas autoridades. 4.º Los Gobernadores cuidarán de que, tan pronto como haya transcurrido sin ser utilizado por la Empresa el plazo hábil para interponer recursos gubernativos respecto á sus providencias imponiendo multas, se hagan éstas efectivas, empleando para ello, si fuere necesario, el procedimiento indicado en el art. 137 de la ley provincial. 5.º Las Reales órdenes dictadas por el Ministerio de Obras públicas, resolutorias de los recursos gubernativos á que se refiere el núm. 3.º, se publicarán en la *Gaceta de Madrid*, en los mismos términos y plazos señalados en el núm. 2.º para las resoluciones de los Gobernadores.

Art. 167. El Gobernador, oyendo á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles y á la Comisión permanente de la Diputación provincial, impondrá á aquéllos, si á su juicio resultaren culpables, la multa en que hubiesen incurrido, conforme

á la ley de 23 de Noviembre de 1877. Si los concesionarios ó arrendatarios solicitasen la condonación de las multas, dirigirán sus solicitudes al Ministerio de Fomento por conducto del Gobernador que las hubiere impuesto, el que las elevará con su informe para la resolución que proceda. La resolución será siempre motivada, después de oir á los funcionarios ó Corporaciones que se estime conveniente, y con la precisa del Consejo de Estado en pleno. Contra la resolución del Ministro no se admitirá recurso alguno.

Consúltese el art. 29 de la ley de Policía de Ferrocarriles.

Jurisprudencia.—Si bien el reglamento de Policía de Ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878 previene que contra las resoluciones del Ministerio de Fomento confirmando las multas impuestas por los Gobernadores por faltas en el servicio, no se da recurso alguno, la ley de 23 de Noviembre de 1877 no excluye esta clase de cuestiones de juicio en la vía contencioso-administrativa (Auto de 11 de Octubre de 1889).

Art. 168. Los causantes de los delitos ó faltas expresados en la ley de Policía de Ferrocarriles serán entregados al Tribunal competente, ya sea por los dependientes de las Inspecciones y de las Empresas, ó ya por cualquiera Autoridad, prestándose mutuo auxilio para el cumplimiento de su deber.

CAPÍTULO X

DISPOSICIONES DIVERSAS

Art. 169. Los concesionarios ó arrendatarios nombran y separan libremente á sus empleados; pero el Ministro de Fomento, en virtud de las facultades del art. 15 de la ley de Policía y en los casos marcados en la misma, podrá ordenar á las Empresas la separación de cualquiera de los empleados de las mismas, comunicándoselo por conducto de los Inspectores Jefes, que cuidarán sean dados de baja dichos empleados en el acto, sin ulterior recurso.

La separación del servicio podrá tener lugar:

1.º Cuando de los informes de los Jefes de División acerca de los empleados facultativos ó técnicos de las Compañías resultase que éstos carecen de conocimientos, ó teniéndolos, hubieran comprometido ó pudieran comprometer la seguridad de los trenes.

2.º Cuando de los informes de los Inspectores Jefes administrativos acerca de cualquier empleado de las Compañías resultare que su permanencia en las mismas hubiera de ser peligrosa, ya para la seguridad de los trenes, ya para la conservación del orden público.

En este segundo caso no podrá tener efecto, sin embargo, la separación de empleados y admisión de las denuncias durante los períodos electorales y treinta días después.

Véase el art. 15 de la ley de Policía de Ferrocarriles.

Legislación supletoria.—Consúltense las Reales órdenes de 29 de Julio de 1903 y 9 de Febrero de 1907, en la nota al art. 15 de la ley de Policía de Ferrocarriles.

Por Real orden de 31 de Julio de 1903 se dispone, «que por la Dirección general de Obras públicas, utilizando los datos ya recopilados y adquiriendo los que, como complemento, estime necesarios, se proceda á un detenido y completo estudio de la organización y demás cuestiones relativas al personal que en nuestros ferrocarriles tiene á su cargo los servicios relacionados con la seguridad de la explotación; comprobando si el personal aludido reune condiciones de capacidad y aptitud, y si, dado el número de horas que cada empleado, agente ú obrero tiene que dedicar á las diferentes funciones que constituyen la totalidad de su servicio, puede estimarse que disfruta del descanso indispensable para el buen desempeño de su cargo; y, finalmente, adoptando ó proponiendo, en su caso, como resultado de sus investigaciones, si á ello hubiere lugar, las disposiciones conducentes á la consecución de los fines indicados.»

Art. 170. Los empleados en los caminos de hierro llevarán uniforme, diferenciándose según su clase y la línea á que cada uno corresponda.

Art. 171. Los guarda-vías y guarda-barreras podrán usar las mismas armas y gozar de las mismas prerrogativas concedidas á los guardas del Gobierno.

Véase el art. 23 de la ley de Policía y sus notas correspondientes.

Art. 172. No se empleará ningún maquinista en el servicio de los caminos de hierro sin que, con arreglo á las instrucciones dictadas por el Ministerio de Fomento, acredite previamente la suficien-

cia necesaria para el buen desempeño de sus funciones.

Art. 173. De todo accidente que pueda comprometer la seguridad de los trenes ó poner en peligro á los viajeros, á los empleados de la Empresa ó á cualesquiera otras personas, se dará parte inmediatamente por los Jefes de estación á los Inspectores y á los Gobernadores.

Véase la Real orden de 30 de Mayo de 1876 en la nota al art. 163 del presente reglamento.

Legislación supletoria.—La Real orden de 23 de Septiembre de 1863, dispone que las Empresas de ferrocarriles ordenen á sus dependientes y empleados, que apenas ocurra algún choque, descarrilamiento ó accidente de cualquiera especie en los trenes que hayan producido desgracias personales, lo participen por el telégrafo á los Jefes de todas las estaciones de primero y segundo orden de la línea, expresando el número de muertos y heridos, con designación de los nombres y apellidos de los primeros, si hubiesen podido averiguarse, y en todo caso de los últimos.

Art. 174. Si además de los depósitos ordinarios de agua y combustible para la alimentación de las máquinas, enseñase la experiencia que son necesarios otros intermedios en diferentes puntos del trayecto, se establecerán en los que designe el Gobierno, después de oir á las Empresas y á las Inspecciones facultativas.

Art. 175. Los reglamentos especiales para el servicio y explotación de cada línea se someterán á la aprobación del Gobierno por los concesionarios.

Cada una de las líneas que explotan las diferentes Empresas ferroviarias que existen en España,

tiene su reglamento especial para el servicio y explotación del camino de hierro, redactado por las mismas Compañías y aprobado por el Gobierno.

Art. 176. Las instrucciones, circulares, órdenes y disposiciones relativas al servicio de los caminos de hierro, impresas, litografiadas ó autografiadas, se pondrán inmediatamente en conocimiento de las Inspecciones.

Las órdenes manuscritas se transcribirán en el día de su fecha en un registro especial, que será presentado á las Inspecciones siempre que lo exijan.

Art. 177. Los Jefes de Inspección tendrán derecho á examinar las cuentas de ingresos y gastos de la Empresa, las Reales órdenes que hayan recibido y cualesquiera otros documentos relativos á la explotación, y por los cuales se pueda formar cabal idea de su verdadero estado.

Art. 178. Toda notificación á las Empresas de ferrocarriles se verificará en los mismos puntos donde tengan su domicilio, y sólo se dará valor legal á las citaciones que se les hagan en las personas de los Jefes de Estación, cuando se hallen competentemente autorizados para representarlas.

Art. 179. No podrán oponerse las Empresas á que por mandato judicial se hagan embargos en sus almacenes y depósitos. Cuando se verifiquen, en ningún caso los efectos embargados serán expedidos y devueltos al remitente ó consignatario, sino que estarán siempre á disposición del Juzgado.

Según el art. 1.448 de la ley de Enjuiciamiento civil, no se hará embargo en las vías férreas abiertas al servicio público, ni en sus estaciones, al-

macenes, talleres, terrenos, obras y edificios que sean necesarios para su uso, ni en las locomotoras, carriles y demás efectos del material fijo y móvil, destinados al movimiento de la línea. Cuando se despache ejecución contra una Compañía ó Empresa de ferrocarriles, se procederá del modo prevenido en la ley de 12 de Noviembre de 1869 (Esta ley puede verse en el *Apéndice* 1.º, II).

Legislación supletoria.—A instancia de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España, en solicitud de que se declare que las mercancías encomendadas á la misma para su transporte, sólo puedan ser embargadas por mandato judicial, se dictó la Real orden de 27 de Julio de 1880 en la que se dispuso: *Primero.* Que á tenor de lo dispuesto en el art. 179 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la ley de policía, sólo podrán decretarse los embargos de las mercancías encomendadas á las Empresas de ferrocarriles para su transporte, por las Autoridades judiciales, sin perjuicio de las atribuciones que por leyes especiales ó en circunstancias excepcionales competan á las Autoridades gubernativas. *Segundo.* Que se declare que, si bien las Autoridades judiciales pueden dar órdenes á los Jefes de Estaciones para que preventivamente detengan la entrega de mercancías, y dichos empleados deben cumplirlas, esto sea sin perjuicio de que en un breve término se comunique la orden á la representación legal de la Compañía en su domicilio. *Tercero.* Que mientras subsista lo prevenido en el art. 180 del reglamento antes citado, se declare que las citadas Empresas sólo están obligadas á retener, previo el pago correspondiente, las mercancías de especial cuidado ó de difícil conservación, mientras se provea inmediatamente á su depósito en persona ajena á aquéllas; no siendo responsables en ningún caso del deterioro ó avería de dichos efectos. *Y cuarto.* Que tampoco tienen más obligación que los particulares de aceptar el cargo de depositarios judiciales de las demás mercancías, debiendo no obstante obedecer las órdenes de embargo, en cuanto á la retención preventiva, hasta tanto que la Autoridad judicial

provea el depósito de aquellas en un breve plazo, que nunca excederá de quince días.

Art. 180. Es obligación de las Empresas procurar cuidadosamente la buena conservación de los objetos que por cualquier causa se hayan depositado en sus Estaciones.

Cuando exigieren cuidados que en ellas no puedan proporcionarse, se procederá con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio para casos análogos.

Según el art. 369 del Código de Comercio, no hallándose el consignatario en el domicilio indicado en la carta de porte, negándose al pago de los portes y gastos, ó rehusando recibir los efectos, se proveerá su depósito por el Juez municipal, donde no le hubiere de primera instancia, á disposición del cargador ó remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho. Véase la nota (regla tercera), al artículo anterior.

Art. 181. Los objetos olvidados por los viajeros en los coches y salas de espera, los que hubieren caído en la vía al paso de los trenes, y todos aquellos cuyos dueños, remitente ó consignatario se ignore, se conservarán en depósito, llevándose de todos ellos un registro especial, con expresión del día y lugar en que fueron hallados y sus principales señas.

Si publicado su anuncio por tres veces en el *Boletín oficial* de la provincia, y transcurrido un año, nadie se presentase á reclamarlos, se sacarán á pública subasta, y su producto se aplicará á los Establecimientos de Beneficencia, después de deducir

para la Empresa los gastos de custodia y almacenaje.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 24 de Enero de 1863 se dispuso, interpretando el art. 172 del reglamento de Policía de ferrocarriles de 1859 (181 del vigente de 1878), que los objetos olvidados por los viajeros en los coches y salas de espera, los que hubiesen caído en la vía, y aquellos cuyo dueño, remitentente ó consignatario se ignore, se subasten después del año, con asistencia de un representante del Gobernador de la provincia á que corresponda la estación donde se hallasen detenidos, y que los productos líquidos que resulten se entreguen á dicha Autoridad para los Establecimientos de Beneficencia.

Art. 182. Podrán conferirse en todo ó en parte á uno sólo de los Gobernadores de las provincias atravesadas por un mismo ferrocarril, las atribuciones que á cada uno de ellos confiere este reglamento, según así lo exijan las circunstancias locales y el mejor servicio público, á juicio y voluntad del Gobierno.

Art. 183. Las líneas telegráficas á cargo de las Empresas podrán únicamente transmitir las noticias, avisos y despachos referentes al servicio de los ferrocarriles.

Véase la nota al artículo que sigue. Algunas Empresas ferroviarias utilizan, de acuerdo con el Gobierno, el teléfono, que facilita en muchos casos las comunicaciones, y que con precauciones sencillísimas puede reemplazar al telégrafo en los despachos referentes á la seguridad de la explotación.

Art. 184. Tanto la custodia como el entretenimiento y buena conservación del material de los

telégrafos, incluso los hilos destinados al servicio del Gobierno, serán de cuenta de las Empresas.

Las faltas cometidas en el servicio telegráfico y las que den ocasión á que su material se destruya ó se deteriore, se considerarán como las cometidas contra la vía, y en tal concepto serán castigadas con arreglo á lo prevenido en el tít. V de la ley de Policía de ferrocarriles.

Este artículo, en relación con el 52 de la ley general de Ferrocarriles y 19 del pliego de condiciones de 15 de Febrero de 1856, obliga á los concesionarios de los caminos de hierro á establecer en sus postes telegráficos el número de hilos que el Gobierno necesite para comunicarse desde Madrid con las provincias y los pueblos del Reino, no pasando de cuatro, aunque por regla general en los pliegos de condiciones, á las Empresas solamente se les impone el tendido de dos hilos, con contadas excepciones, que el desarrollo del servicio público determina. Además, las Compañías tienen que facilitar local en sus estaciones para el servicio del telégrafo público, y corre de su cuenta la custodia, conservación y reparación del material exterior telegráfico.

Consúltense los arts. 16 á 26 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Art. 185. En los sitios más públicos de las estaciones, y particularmente en las salas de espera, habrá siempre, para conocimiento del público, ejemplares de este reglamento.

Sus disposiciones y las del pliego de condiciones que hacen referencia á las mercancías, se fijarán, además, en los puntos donde éstas se reciban.

Art. 186. El conductor principal de cada tren llevará siempre en sus viajes un ejemplar del presente reglamento.

A los maquinistas, fogoneros, guardafrenos, guardavías y demás empleados en el servicio de los ferrocarriles, se dará un extracto de las disposiciones reglamentarias, cuya observancia respectivamente les corresponda.

Art. 187. Es atribución del Ministerio de Fomento fijar los plazos en que las Empresas deben someter á su aprobación los reglamentos, cuadros de servicios y demás disposiciones á que están obligadas.

Transcurrido el término que se les designe sin que así lo verifiquen, adoptará el Gobierno la resolución que tuviese por conveniente.

Art. 188. Se castigarán con arreglo al tít. V de la ley de Policía de ferrocarriles las contravenciones al presente reglamento, á las resoluciones del Gobierno y á las que con su aprobación adoptaren los Gobernadores de las provincias, relativamente á los ferrocarriles y á su mejor servicio y policía.

Véanse los arts. 16 á 26 de la ley de Policía de ferrocarriles.

Art. 189. Se consideran vigentes todas las disposiciones que se hayan dictado hasta la fecha para mejor inteligencia y aplicación de los artículos del reglamento de 8 de Julio de 1859, en cuanto no se opongan á las prescripciones del presente.

Riofrío 8 de Septiembre de 1878.—Aprobado por S. M., *C. Toreno.*

Apoyándonos en la prescripción de este artículo, hemos insertado en los lugares correspondientes pel presente reglamento, las principales disdosi-

ciones dictadas para aclaración é interpretación del de 8 de Julio de 1859.

b) Ferrocarriles secundarios.

I

Ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, reformada en 30 de Agosto de 1907,

y publicada incorporando á su texto las reformas comprendidas en ésta, por disposición del Real decreto de 12 de Octubre de 1907.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de la presente ley, se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público, con motor mecánico, que en adelante se concedan y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo primero de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividirán en dos categorías, según que no se subvencionen directamente por el Gobierno, ó reciban auxilio de los fondos públicos, y su concesión no podrá nunca exceder de setenta y cinco años.

«La ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, que tantas y tan fundadas esperanzas despertó, es letra muerta en los tomos de la *Colección Legislativa.*» Esta declaración hecha por el Ministro de Fomento, Sr. González Besada, en la exposición que precede al proyecto de ley presentado á las Cortes en 4 de Julio de 1907, modificando al-

gunos preceptos de aquélla, es completamente exacta. Ni los capitales propios ni los extraños han acudido á prestar el auxilio necesario á la inmediata construcción de una red de ferrocarriles secundarios, que por la magnitud de la empresa requería un gran esfuerzo financiero. Tal falta de éxito se debe, en sentir del Ministro, y nos parece que no va descaminado, á dos causas fundamentales: la primera, á la insuficiencia de la subvención ofrecida por el Estado, pues si bien el interés anual de un 4 por 100 señalado en la ley puede estimarse aceptable en las condiciones actuales del mercado de los negocios, hay que tener en cuenta que la tal cifra en la realidad quedaría extraordinariamente mermada, porque en nuestro suelo accidentado es difícil que el coste kilométrico de construcción de la mayor parte de los ferrocarriles, aun con el ancho de un metro, baje de 80.000 pesetas; y como la ley lo fija en 50.000, claro es que el interés realmente asegurado al dinero, viene á quedar reducido á un 2 y medio por 100, insuficiente á todas luces para atraer capitales á la obra proyectada; la segunda, al acoplamiento de las líneas que la ley exige para otorgar las concesiones, con el propósito de que las más productivas pudieran compensar la falta de rendimiento de las de menor tráfico, evitando por este procedimiento que las últimas quedaran sin construir, tanto por exigir mayor suma de capitales como por implicar una disminución segura de rendimientos.

Una y otra causa se aminoran en la ley de 30 de Agosto de 1907.

Consúltense los arts. 1.º á 8.º de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877; el 1.º del reglamento provisional dictado para la ejecución de la presente ley, y los 2.º, 20, 21, 22 y 24 de ésta.

Art. 2.º Todos los ferrocarriles secundarios serán considerados como de utilidad pública, teniendo derecho á la expropiación forzosa, á la exención

del impuesto sobre los billetes de viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de la explotación, al aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las Provincias y los Municipios, previa concesión del Gobierno, que la otorgará, siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas, y á los demás beneficios que concede el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877. Tanto el material fijo como el móvil que se empleen en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios serán de producción nacional. Unicamente los artículos cuya fabricación no sea corriente en España podrán importarse del extranjero, mediante el abono de los correspondientes derechos de Arancel.

Las Empresas de ferrocarriles secundarios podrán utilizar para el servicio del público, y en su propio provecho, el telégrafo y el teléfono donde no hubiere telégrafo del Estado.

Véase el art. 31 de la ley citada. La última parte del párrafo 1.º del artículo referente á la introducción de material extranjero, fué modificada en la forma que aparece en el texto, por el art. 5.º de la ley de 30 de Agosto de 1907.

La reforma se halla inspirada en el deseo de favorecer la producción nacional, mucho más, cuando entre las industrias llamadas á tener vida propia en España ocupan preferente lugar las siderúrgicas y sus derivadas, por poseer en abundancia el suelo nacional las primeras materias necesarias para su desarrollo, como son el hierro y el carbón. Se halla, por consiguiente, justificado que el Estado las auxilie hasta ponerlas en condiciones de poder luchar ventajosamente con extrañas competencias en el mercado nacional; logrando así, á

la par que el desarrollo de nuestra riqueza, que dejemos de ser tributarios del extranjero en aquellos ramos.

Véase el art. 2.º del reglamento inserto á continuación.

Art. 3.º Los concesionarios de estos ferrocarriles podrán, previa autorización del Ministro de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Lo mismo dispone el art. 21 de la ley general de Ferrocarriles de 1877. Véase el art. 3.º del reglamento de 14 de Septiembre de 1907 para la ejecución de la presente ley, inserto á continuación de la misma.

Art. 4.º Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios tendrán su domicilio en España, y estarán sometidas á las leyes españolas.

Véase el art. 3.º del reglamento para la ejecución de esta ley.

Art. 5.º Los ferrocarriles secundarios quedarán sometidos á los reglamentos de transportes militares dictados por el Gobierno ó que en lo sucesivo se dictaren.

En caso de guerra ó de alteración de orden público, el Gobierno podrá disponer la suspensión de la circulación por esas vías, sin que por ello se dé lugar á indemnización de ningún género, y también

podrá utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

Consúltese el reglamento de 24 de Marzo de 1891, relativo á transportes militares por ferrocarril.

Art. 6.º Tanto durante la construcción como cuando los ferrocarriles secundarios se hallen ya entregados al servicio público, los concesionarios se someterán á las reglas que el Gobierno dicte para cerciorarse de que las obras y el material reunen todas las circunstancias de solidez y estabilidad necesarias, así como de que la explotación se verifica en buenas condiciones por lo que se refiere á la seguridad de las personas, sin perjuicio de que el Gobierno presente á las Cortes en su día una ley de Policía de Ferrocarriles secundarios.

Véanse los artículos 4.º y siguientes del reglamento para la ejecución de esta ley, y la ley y reglamento de policía de Ferrocarriles generales.

Art. 7.º Al otorgarse la concesión de estos ferrocarriles, se fijará para cada uno su tarifa legal ó de precios máximos, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación.

El concesionario, dando conocimiento al Gobierno, podrá rebajar la tarifa máxima, con tal que lo haga de una manera general y sin modificar sus condiciones de aplicación; y asimismo, y sujetándose á las reglas administrativas que oportunamente se dictarán para que no se perjudique ningún interés legítimo, podrá establecer tarifas especiales

con precios inferiores y condiciones de aplicación diferentes de las de la tarifa máxima.

El art. 8.º del reglamento de 14 de Septiembre de 1907 amplía lo preceptuado en el párrafo segundo de la presente ley. Consúltense los arts. 45 á 51 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 8.º Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, ó no se construyan con arreglo á la fórmula de progreso fijada, ó no se terminen en el período señalado, ó no se explote la línea en los términos que se prescriban en el pliego de condiciones de la concesión, se declarará ésta caducada, perdiendo el concesionario la fianza, si no estuviese devuelta, ó pagando de sus bienes una multa de igual valor.

El expediente que al efecto se instruya quedará reducido á hacer constar cualquiera de los hechos designados como causa de caducidad en el párrafo anterior, y no se resolverá sin dar audiencia á la parte interesada, y oir al Consejo de Obras públicas y al de Estado.

Consúltese el art. 9.º del reglamento de 1907.

Art 9.º Declarada la caducidad, el Ministro de Fomento, se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiese lugar á ello.

Véase el art. 10 del indicado reglamento, y el 37 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 10. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, quedará la Adminis-

tración desligada de todo compromiso por el concesionario. En caso de que se hubieren ejecutado algunas obras ó todas ellas, se sacarán á subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario por el Estado, las Provincias y los Municipios, en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores.

Si el ferrocarril se encontrase en explotación, se tendrá en cuenta para tasarlo su valor industrial, ó sea los productos que rinda de presente y las esperanzas estimables para el porvenir.

La tasación se verificará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que el Ministro de Fomento designe, y un Perito nombrado por el concesionario.

Si á la subasta no acudiese postor alguno, se anunciará una segunda y última, por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Véanse los artículos 11 y 12 del reglamento para la ejecución de la presente ley. El precepto que anotamos copia esencialmente las disposiciones contenidas en los artículos 38 y 39 de la ley general de Ferrocarriles, á excepción del anuncio de tercera subasta, si las dos primeras quedasen desiertas, que la ley de Ferrocarriles secundarios suprime sin que conozcamos la causa.

Art. 11. Si en cualquiera de las dos subastas á que se refiere el artículo anterior se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual depositará la fianza que en el anuncio de la subasta se hubiese fijado para responder á la Administración del cumplimiento de su compromiso, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de tasación y subasta, así como los que el Estado haya tenido que suplir para mantener la explotación, y el resto se entregará al primitivo concesionario.

En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las dos subastas, quedarán las obras ó materiales á beneficio del Estado, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Concuerda esencialmente con los artículos 40, 41 y 42 de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 12. El Gobierno, previo informe del Consejo de Obras públicas, podrá conceder una prórroga á los concesionarios de los ferrocarriles secundarios, siempre que ellos aleguen razones que justifiquen la imposibilidad de haber terminado las obras en el plazo señalado; prórroga que no excederá nunca del tiempo fijado en la concesión para ejecutar las obras.

Cualquiera otra prórroga habrá de concederse necesariamente en virtud de una ley.

Los concesionarios no podrán alegar, para dejar de cumplir sus compromisos, las dificultades que oponga el terreno para ejecutar las obras, ni la diferencia que resulte entre la longitud efectiva de cada línea y la presumida en el plan general, ni la mayor ó menor posibilidad de aprovechar carreteras ú otras obras que se supusiesen aprovechables.

Véanse los artículos 13, 14 y 15 del reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 13. Al terminar el plazo de cada concesión adquirirá el Estado las líneas con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Con tres años de antelación se practicará un reconocimiento general en la línea por los Ingenieros del Estado; y el Ministro del ramo, en vista del dictamen que emitan, ordenará cuanto sea preciso para que las obras, edificios y material y demás se encuentren en buen estado el día que deba hacer su entrega el concesionario. Si éste se negare á cumplir las órdenes que para el efecto se le comuniquen, el Ministro dispondrá que se ejecuten por cuenta de la Empresa, embargando, si para ello fuese preciso, los productos de la explotación.

Consúltese el art. 16 del reglamento indicado.

Art. 14. Ninguna concesión de ferrocarriles secundarios constituye monopolio, y ninguna otra concesión ulterior de caminos, ferrocarriles, cana-

les de navegación ú otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante, podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna á favor de ninguno de los concesionarios.

Lo mismo preceptúa, respecto de los ferrocarriles de interés general, el art. 24 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

CAPÍTULO II

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS SIN SUBVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO

Art. 15. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta categoría, cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el peticionario, los que se construyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico ni garantía de interés por el Estado.

Su concesión se otorgará por el Ministro de Fomento, con arreglo al reglamento para la aplicación de esta ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado, se dará cuenta de ella á las Cortes, y no será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

Véanse los artículos 17 á 20 del reglamento referido en el texto, que detallan las condiciones de concesión de esta clase de ferrocarriles secundarios.

Art. 16. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas, pero las someterán á la aprobación del Gobierno; y una vez aprobadas, se pondrán en vigor por un plazo mínimo de tres meses, dándose á conocer al público por lo menos con quince días de anticipación á la fecha en que comiencen á regir.

Los ferrocarriles de esta categoría prestarán los servicios de correos, telégrafos, conducción de presos y penados, transportes y otros del Estado, con arreglo á una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión, teniendo en cuenta las ventajas que se otorguen para la construcción del ferrocarril respectivo, como derecho de expropiación forzosa, ocupación del dominio público y otras análogas, así como los auxilios que en obras ejecutadas haya de recibir del Estado, de las provincias ó de los Municipios.

El concesionario no tendrá obligación de someter á la aprobación superior más que la marcha y composición del tren correo, pudiendo organizar los demás trenes con toda libertad, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito.

En el presente artículo se concreta todo lo que con relación á los servicios especiales que los ferrocarriles deben prestar al Estado, se encuentra diluído en diferentes disposiciones legales respecto de las líneas de interés general; siendo de observar que en éstas es obligación de los concesionarios, establecer en sus postes telegráficos un número de hilos (dos generalmente) para el telégrafo público, al mismo tiempo que también es de cuenta de las Empresas la custodia, reparación y conservación del material exterior.

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría, se dirigirá al Ministro de Fomento una solicitud acompañada del proyecto de la línea, que constará:

Primero. De una Memoria en que se explique el objeto y ventajas de la obra, y las razones que apoyan el trazado elegido.

Segundo. De un plano y un perfil longitudinal de la línea.

Tercero. De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios; y

Cuarto. De una apreciación alzada del coste del establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda hacer uso del derecho de expropiación forzosa, ocupar alguna extensión de dominio público, aprovechar obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se acompañará también el documento que acredite haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra; y si el peticionario rehusare la concesión con las condiciones mismas de su proposición, sin alteración alguna por parte del Gobierno, perderá el depósito, que quedará á beneficio del Estado.

Véanse los artículos 17, 18, 19 y 20 del reglamento para la ejecución de la presente ley.

Art. 18. En los casos en que se pretendan los beneficios á que se refiere el párrafo segundo del artículo anterior, se fijarán en cada concesión los pla-

zos en que haya de darse principio y término á las obras, la fórmula de progreso de éstas, ó sea la cantidad de obra que debe ejecutarse en cada período, y la suma á que asciende el 3 por 100 del presupuesto, la cual deberá ser depositada por el concesionario como fianza para el cumplimiento de las cláusulas de su concesión.

Si el concesionario deja transcurrir quince días desde que se le notifique la concesión sin acreditar la constitución de dicho depósito, perderá la fianza prestada en garantía de la petición y todos sus derechos á la concesión solicitada, no pudiendo expedírsele el título de la misma.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto no será devuelta hasta que se hayan ejecutado obras por el doble de su valor.

Art. 19. El Gobierno, por causa de utilidad pública, podrá adquirir los ferrocarriles de esta clase cuando lleven quince años de explotación y antes de que termine el plazo de su concesión. Para determinar el precio de la compra se tomará el promedio de los productos líquidos obtenidos durante los últimos cinco años, y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril como promedio durante el último quinquenio, será el importe de la anualidad que el Estado pagará á la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

También podrá el Estado verificar el pago de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al tipo legal.

La disposición de este artículo contiene una novedad que no se comprende en ninguno de los preceptos que forman la ley general de Ferrocarriles de 1877.

CAPÍTULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 20. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase, todos los comprendidos en el plan único formado por la reunión de los dos planes de dichas vías, respectivamente, aprobados, el primero por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo de 1905, y el segundo, con el carácter de supletorio al anterior, por Real decreto de 2 de Noviembre del mismo año.

El ancho de vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro en estos ferrocarriles, salvo aquellos casos en que por el Gobierno se estime conveniente otra latitud.

Este artículo aparece en el texto, redactado en la forma que dispuso el Real decreto de 12 de Octubre de 1907, de acuerdo con lo determinado por el art. 3.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, que decía:

«Art. 3.º Quedan fusionados y constituyendo un plan único de ferrocarriles secundarios subvencionables por el Estado con garantía de interés, en la forma expresada en la ley de 30 de Julio de 1904 y en la presente, los dos planes de dichas vías, respectivamente aprobados: el primero, por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo de 1905, y el segundo, con el carácter de supletorio al anterior, por Real decreto de 2 de Noviembre del mismo año.

Este plan podrá ser adicionado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión técnica creada por la ley de 30 de Julio de 1904, con aquellas líneas que, formando ó no parte del plan general establecido por la de 23 de Noviembre de 1877, hayan sido objeto de concesión que no esté caducada, siempre que lo solicite el concesionario dentro de los tres meses concedidos desde la publicación de esta ley, pero adjudicándose en pública subasta al mejor postor.»

Véase el art. 21 del reglamento de 1907.

Desde la publicación de la ley de 30 de Julio de 1904, existían dos planes de ferrocarriles secundarios subvencionables, uno con el carácter de primordial ó principal y otro con el de supletorio de aquél. Por más que á la formación de ambos «haya precedido un detenido y concienzudo estudio, como la cuestión de prioridad entre varias líneas enclavadas en una misma región es harto compleja y depende de multitud de factores, pudiera ocurrir, y no faltan indicios, que ciertas líneas del plan supletorio resultasen más interesantes y de construcción preferente para una comarca que las del plan principal; y por ello parece de gran conveniencia la fusión de dichos dos planes en uno solo, es decir, la conversión del plan supletorio en adicional, abriendo de esta manera un concurso en las distintas provincias para fijar el orden de prioridad en la construcción de los ferrocarriles que más directamente les importan.» En adelante, pues, será factible tramitar el expediente y en su caso autorizar aisladamente la concesión de cada uno de los ferrocarriles que figuren en el plan único.

Los dos planes á que hace referencia la nota de este artículo, se insertan á continuación del reglamento dictado para la ejecución de la ley de ferrocarriles secundarios.

Art. 21. El plan único de ferrocarriles secundarios formado en virtud del artículo precedente, podrá ser adicionado por acuerdo del Consejo de Mi-

nistros, previo informe de una Comisión técnica, que presidirá el Ministro de Fomento, con aquellas líneas que, formando ó no parte del plan general establecido por la ley de 23 de Noviembre de 1877, hayan sido objeto de concesión que no esté caducada, siempre que lo solicite el concesionario dentro de los tres meses concedidos desde la publicación de esta ley, pero adjudicándose en pública subasta al mejor postor.

Constituirán la Comisión dos personas de reconocida competencia y notoriedad, nombradas por el Ministro de Fomento con el carácter de Vicepresidentes; el Presidente del Consejo de Obras públicas, el Director del Instituto Geográfico y Estadístico, un General y un Jefe del Ejército en representación del Ministerio de la Guerra, un representante de las Compañías férreas de vía normal en explotación, otro de las de vía estrecha también en explotación, un representante de las Cámaras de Comercio, especialmente designado por ellas, y un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de notoria competencia, aunque no tenga ningún cargo oficial, libremente nombrado por el Ministro del ramo.

Se autoriza al Gobierno para otorgar aisladamente la concesión de cada uno de los ferrocarriles que figuren en el plan único hasta completar una red de 3.000 kilómetros, sin que pueda rebasar esta cifra, hasta que se halle autorizado para ello por una nueva ley. Estas concesiones se harán procurando una equitativa distribución entre las zonas que abarcan las actuales Divisiones de ferrocarriles, y sólo en el caso de haber transcurrido dos años des-

de la promulgación de esta ley, podrán acrecer las porciones no verificadas dentro de alguna zona á las de aquellas que las soliciten en condiciones más económicas para el Estado.

Este artículo aparece redactado de la manera en que lo dispuso el Real decreto de 12 de Octubre de 1907, de acuerdo con la reforma introducida en la ley de 1904 por la de 30 de Agosto de 1907, cuyos arts. 4.º y 6.º decían:

«Art. 4.º Queda anulado el precepto contenido en los párrafos 3.º y 4.º, art. 21 de la ley, varias veces citada, de 30 de Julio de 1904, por el que se dispone que el otorgamiento de las concesiones de dichas vías se haga por grupos de líneas; pudiéndose, por consiguiente, en adelante tramitar el proyecto, y, en su caso, autorizar aisladamente la concesión de cada uno de los ferrocarriles que figuren en el plan único á que se refiere el artículo anterior.

»En su consecuencia, los preceptos contenidos en los arts. 25, 26, 27 y 29, referentes á los grupos, se entenderán aplicables á las líneas.»

«Art. 6.º Se autoriza al Gobierno para otorgar concesiones de ferrocarriles secundarios, con garantía de interés por el Estado, hasta completar una red de 3.000 kilómetros, sin que pueda rebasar esta cifra hasta que se haya autorizado para ello por una nueva ley. Estas concesiones se harán procurando una equitativa distribución entre las zonas que abarcan las actuales Divisiones de ferrocarriles, y sólo en el caso de haber transcurrido dos años desde la promulgación de esta ley, podrán acrecer las porciones no verificadas dentro de alguna zona á las de aquellas que las soliciten en condiciones más económicas para el Estado.»

Véase en el núm. III de esta sección el plan único de ferrocarriles secundarios de 14 de Septiembre de 1907.

Art. 22. El Estado garantiza á los ferrocarriles secundarios de esta clase, desde el día 1.º del mes

siguiente al en que comience la explotación de la línea, hasta que transcurran veinte años, un interés mínimo anual de 4 por 100 del capital correspondiente á su construcción, sin incluir el material móvil. En el caso de que hubiese sido concedida alguna prórroga para terminar las obras, la duración de aquéllas se descontará del mencionado plazo de veinte años.

El capital máximo, cuyo interés garantiza el Estado, no excederá nunca de 80.000 pesetas por kilómetro.

El art. 1.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, dispuso: «El párrafo 2.º del art. 22 de la ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904 será sustituído por el siguiente:

»El capital máximo, cuyo interés garantiza el Estado, no excederá nunca de 80.000 pesetas por kilómetro.» Se inserta por consecuencia, de acuerdo con la nueva redacción dada á este artículo por el Real decreto de 12 de Octubre de 1907.

A fin de evitar que el aumento de capital subvencionable representara para Estado un gravamen de proporciones acaso demasiado crecidas, se ha fijado un límite infranqueable en el art. 6.º de la ley reformada, inserto por nota en el artículo anterior, para las concesiones de esta naturaleza, determinando que por el momento se reducen aquéllas á una red de 3.000 kilómetros, cuya subvención, en el caso más desfavorable, podrá ocasionar anualmente al Tesoro, como máximo, un desembolso de 9.600.000 pesetas.

Art. 23. Cuando el producto líquido de un grupo de líneas no alcance al 4 por 100 del capital señalado, el Gobierno abonará al concesionario la suma que le falte para completar dicho 4 por 100. Cuando el producto líquido pase del 8 por 100, el

Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiese entregado, cualquiera que sea el plazo necesario para completar dicho reintegro; en ambos casos se reservará el Estado la debida comprobación del gasto realizado, y los reglamentos determinarán las partidas esenciales de la liquidación y la forma y plazo para presentar aquélla.

Véanse los arts. 23 y 24 del reglamento dictado para la ejecución de la presente ley.

Art. 24. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante, y otro variable y proporcional al poducto kilométrico bruto.

El término constante y el coeficiente del variable se fijarán por el Ministerio del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de subasta para el otorgamiento de la concesión de las líneas.

Podrán modificarse en la licitación en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión, no podrán variarse por ningún motivo ni con pretexto alguno durante todo el tiempo que dure el compromiso entre concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá restando del producto bruto el gasto de explotación calculado por la fórmula de que acaba de hablarse,

y sin tener en cuenta para nada los intereses de las obligaciones que hayan podido emitirse.

Este artículo se inserta en la forma nueva en que fué redactado por el art. 2.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, y de acuerdo con el Real decreto de 12 de Octubre siguiente. Véanse los arts. 23 y 24 del reglamento de Ferrocarriles secundarios.

Art. 25. Si transcurridos diez años desde que se ponga una línea en explotación, el Gobierno, en cinco consecutivos, se viera en la necesidad de hacer abonos para el pago de los intereses garantizados, el Ministro de Fomento podrá nombrar, á expensas de la Compañía, un Delegado que, con el carácter de coadministrador, intervenga en la dirección y explotación del ferrocarril ó ferrocarriles.

Este Delegado cesará en sus funciones tan luego como las líneas produzcan durante tres años un 4 por 100.

Véase el art. 25 del reglamento de 1907, y el 4.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, este último en la nota al art. 21 de la presente.

Art. 26. Publicado como ley el plan de los ferrocarriles secundarios con subvención directa del Estado, la iniciativa particular hará el estudio de las líneas con determinación de las condiciones facultativas y económicas de construcción y explotación y de las tarifas máximas de aplicación.

El estudio de cada grupo que fuere aprobado por el Ministerio de Fomento servirá de base para la subasta, que se anunciará con tres meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada grupo se fijarán por el Ministro del ramo los plazos en que haya de darse principio y término á las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en la subasta, condiciones que se incluirán en el anuncio de ésta.

Consúltese el art. 26 del reglamento citado, y el 4.° de la ley de 30 de Agosto de 1907.

Art. 27. El Gobierno otorgará en pública subasta al mejor postor la concesión de cada uno de los grupos comprendidos en el plan general de ferrocarriles secundarios, y la licitación versará sobre el capital á garantir, plazo de la concesión y mejora del coeficiente de explotación.

Siempre que una Diputación provincial ó un grupo de Diputaciones provinciales ó de Ayuntamientos quiera emprender por su cuenta la construcción de parte ó de toda la red de ferrocarriles secundarios que interesan á su provincia ó provincias respectivas, el Gobierno les concederá autorización para ello, con preferencia á todo otro postor, en la subasta á que hace referencia el artículo anterior, siempre que asuman en su totalidad ó hasta determinado límite la garantía del interés que el Estado ofrece por esta ley, quedando así éste descartado de toda responsabilidad, ó reducida al tipo de interés representado por la diferencia entre el garantizado por la Diputación ó Diputaciones ó Ayuntamientos y el de 4 por 100 fijado por esta ley.

Los concesionarios respectivos satisfarán al autor

del estudio el valor del proyecto aprobado, no pudiendo exceder este gasto de 500 pesetas por kilómetro.

No podrán ser expedidos los títulos de concesión de ferrocarriles secundarios de esta clase, mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto. Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá á subastar la concesión en el término de cuarenta días.

Dicho depósito no se devolverá hasta que se hayan ejecutado obras por doble de su valor.

Consúltense los artículos 22 y 32 del reglamento dictado para la ejecución de esta ley, y los 27 y siguientes del mismo. Véase la nota al artículo anterior.

Art. 28. Los concesionarios de los ferrocarriles de esta clase quedan sometidos á la revisión de las tarifas, con arreglo al art. 49 de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y tendrán la obligación de reservar un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición habrán de someterse, por excepción, á la aprobación del Gobierno, pues todos los demás trenes se organizarán con entera libertad, sin mas limitaciones que las de la policía de seguridad.

Este servicio y los restantes del Estado, como telegráfico, conducción de presos y penados y otros transportes, se prestarán con arreglo á una tarifa es-

pecial, que se fijará en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión.

Puede consultarse el art. 49 de la ley general de Ferrocarriles, el 16 de la presente y el 35 del reglamento para la ejecución de la misma.

Art. 29. El Gobierno podrá autorizar la explotación de una parte del ferrocarril, aun cuando éste no esté terminado, siempre que no resulte comprometida la seguridad; pero el concesionario no tendrá derecho á la garantía de interés por el Estado hasta que no comience la explotación de toda la línea.

Según el art. 4.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, inserto en la nota al art. 21 de la presente, los preceptos referentes á los grupos se entenderán aplicables á las líneas.

Art. 30. El Estado se reserva la adquisición de las líneas una vez terminado el período de garantía de interés.

Para determinar el precio de este rescate se tomará el promedio de los productos líquidos, no contando como tal la subvención del Estado, obtenidos durante los diez últimos años; y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril durante el mismo plazo indicado, será el importe de la anualidad que el Estado pagará á la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si el valor que resultara para la anualidad fuese superior al 8 por 100, y la Compañía, al verificarse el rescate, se hallare en la obligación de reembolsar al Estado por abonos recibidos, se disminuirán las

primeras anualidades en la mitad de lo que superen al 8 por 100 hasta que el Estado quede reintegrado de las cantidades que abonó en concepto de subvención.

El Estado podrá hacer el pago á la Empresa de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al interés legal.

Art. 31. Queda el Gobierno facultado para otorgar á los ferrocarriles económicos, concedidos con anterioridad á la presente ley, todos los beneficios que en la misma se señalan á la clase de ferrocarriles no subvencionados, á que se refiere el art. 2.º, siempre que los interesados se ajusten en su concesión al plazo de setenta y cinco años antes prefijado, que renuncien á disfrutar de la exención de impuestos, y se sometan también á las demás prescripciones de la presente ley, sin que puedan en caso alguno obtener garantía de interés ni subvención de ningún género por el Estado.

Art. 32. Cualquier ferrocarril de los comprendidos en el plan de los secundarios, subvencionados con la garantía de interés, podrá ser concedido con las condiciones de las líneas no subvencionadas á que se refiere el cap. 2.º de esta ley, siempre que así se solicite antes de ser adjudicado.

Véanse los arts. 15 y siguientes de la misma.

Art. 33. Serán consideradas como líneas estratégicas las que figuran con este carácter en el plan aprobado por Reales decretos de 31 de Marzo de 1905 y 2 de Noviembre del mismo año, y para la concesión y explotación de estos ferrocarriles se impon-

drá como condición precisa que el Consejo de administración de las Empresas concesionarias se componga exclusivamente, y en todo tiempo, de ciudadanos españoles y con residencia permanente en España.

Este artículo se inserta en la forma en que lo publicó el Real decreto de 12 de Octubre de 1907.

En el núm. III de la presente sección, puede verse el plan de los ferrocarriles secundarios considerados estratégicos.

II

Reglamento provisional para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios, aprobado por Real decreto de 14 de Septiembre de 1907.

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.° Para los efectos de este reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios, los de motor mecánico definidos con tal carácter en el art. 1.° de la ley de 30 de Julio de 1904, cualquiera que sea el procedimiento que se aplique para la tracción.

Véase el art. 1.° de la ley citada en el texto.

Art. 2.° En el aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las Provincias y los Municipios á que el art. 2.° de la ley se refiere, podrán incluirse los edificios lindantes con las carreteras, como casas, portazgos ó casillas de camineros no habitadas que continúen en poder del Es-

tado, aun cuando hubiesen sido entregadas al ramo de Hacienda. El concesionario quedará obligado á conservar por su cuenta la parte de carretera que utilice y que se especificará en cada caso y los edificios que ocupe.

El aprovechamiento por las Empresas de ferrocarriles secundarios en beneficio propio, del telégrafo y del teléfono para el servicio público, donde no hubiese telégrafo ni teléfono del Estado, se sujetará á las tarifas previamente adoptadas por el Gobierno.

Consúltese el art. 2.° de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 3.° El precepto de domiciliarse en España y someterse á las leyes españolas, que respecto á las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios consigna el art. 4.° de la Ley, se entenderá igualmente aplicable, teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 3.° de la misma, á las Compañías y Sociedades que por virtud de transferencias de los derechos de los primitivos concesionarios se constituyan para la explotación de aquellas vías.

Pueden verse los artículos 3.° y 4.° de la ley de 30 de Julio de 1904.

Art. 4.° El concesionario procederá en la ejecución de las obras con arreglo á las condiciones de la concesión, y bajo la inspección que corresponde á los agentes del Gobierno, según determinan la ley general de Obras públicas y su reglamento correspondiente.

Durante la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas.

Concluídas todas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios que se hubieren construído, entregando á la Dirección general de Obras públicas un ejemplar de cada uno de los indicados documentos y acta de amojonamiento, durante el primer año de la explotación del ferrocarril.

Véase el art. 6.º de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 5.º No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del Ministro del ramo, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse al tránsito público, acta que deberá remitir, con su propio informe, á la Superioridad, el Gobernador de la provincia respectiva.

Lo mismo dispone el art. 24 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 6.º Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados

por su concesión, con arreglo á las tarifas aprobadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación.

Las mismas Empresas formarán los reglamentos necesarios para el buen servicio de sus líneas, sometiéndolos á la aprobación del Ministro del ramo cuando afecten á la seguridad de la explotación.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones que regulen en España el ejercicio de las distintas profesiones, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de la Compañía.

La inspección de los ferrocarriles secundarios, tanto durante la construcción como en el período de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, cuyos funcionarios tendrán derecho á circular libre y gratuitamente por las líneas.

Los concesionarios abonarán al Estado por este concepto, anualmente y por kilómetro de línea, 15 pesetas durante la construcción, y 30 en el período de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo á las disposiciones del capítulo II de la ley, y 30 y 60 pesetas respectivamente, cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el cap. III.

La explotación de los ferrocarriles secundarios, en tanto no se dicten disposiciones especiales para dichas vías, quedará sujeta á los preceptos establecidos para garantizar la seguridad de la circulación en los ferrocarriles de la red principal ó de servicio general.

Los cuatro párrafos primeros del artículo disponen, con reducidas variedades, lo mismo que preceptúa el 25 del reglamento de ferrocarriles de interés general, dictado para la ejecución de la ley de 23 de Noviembre de 1877. El párrafo quinto, detalla las cantidades que los concesionarios abonarán al Estado en concepto de inspección de los ferrocarriles, mientras que el art. 62 del reglamento citado sólo dispone que dichos gastos serán de cargo del Estado ó de las Compañías según se hubiere estipulado; y el párrafo último, acepta las disposiciones de aquél, relativas á la seguridad de la circulación, como reguladoras de los correspondientes á los caminos de hierro secundarios.

Véanse los capítulos 2.° y 3.° de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 7.° Las Empresas estarán obligadas á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente; siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias disfrutarán de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado, con tal que lleven un distintivo especial, que acordará cada Empresa, y que deberá usarse en todos los actos del servicio.

Idéntico precepto expresa el art. 26 del reglamento ejecutivo de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 8.° La facultad de rebajar la tarifa máxima legal que al concesionario otorga el párrafo 2.° del artículo 7.° de la ley, se ejercerá con las siguientes condiciones:

1.ª La reducción de los tipos kilométricos máximos para todos los transportes y para todos los recorridos, sin alteración en las condiciones de aplicación de la tarifa legal, podrá efectuarse sin otras restricciones que la de dar conocimiento al Gobierno y al público con ocho días de anticipación á la fecha de planteamiento de la rebaja.

2.ª La reducción de la tarifa legal en favor de determinadas mercancías, con exclusión de las demás; las rebajas en el transporte de ciertas mercancías ó de todas, exigiendo en cambio un mínimo de peso ó de recorrido, ó ambas cosas á la vez, por cada expedición, y las bonificaciones asimismo para el conjunto de expediciones de una misma mercancía, que durante cierto período de tiempo alcanza un mínimo determinado de peso ó de recorrido, podrán establecerse con tal de que no se alteren las condines legales de aplicación, salvo las limitaciones relativas á la clase de mercancías favorecida y á los mínimos de peso ó de recorrido exigidos, dándose conocimiento al Gobierno, y si transcurridos quince días desde la fecha del aviso no se hubiere recibido orden en contrario.

Las rebajas se anunciarán al público con ocho días de anticipación.

3.ª Las tarifas especiales en que se ofrezcan al público rebajas en los precios de concesión á cambio de modificaciones, ventajosas para las Empresas ferroviarias, en las condiciones de aplicación, se sujetarán á reglas especiales que oportunamente se dictarán.

Véase el art. 7.º de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 9.º El expediente de caducidad de una concesión deberá promoverse de oficio, y bajo su más estrecha responsabilidad, ante el Ministerio del ramo, por los agentes del Gobierno encargados de la inspección de las obras objeto de aquélla, tan pronto ocurra cualquiera de los casos previstos en el art. 8.º de la ley; pero si los expresados funcionarios faltasen al cumplimiento de este precepto, podrá solicitarse la caducidad por cualquier entidad ó Corporación, revista ó no carácter oficial.

El funcionario, Corporación ó particular que considere llegado el caso de caducidad, acudirá al Ministro del ramo con una exposición razonada en que se aduzcan los fundamentos de la reclamación.

Se pasará este documento al concesionario para que en el término de quince días conteste á los cargos que se le hagan, y si resultasen méritos para continuar el procedimiento, se abrirá una información por término de treinta días, que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y en que serán oídas previamente la División de ferrocarriles correspondiente y la Diputación provincial, remitiéndose después las diligencias al Ministerio por aquellas Autoridades, con su propio informe.

Se pasará de nuevo el expediente al concesionario dándole un plazo que no podrá exceder de treinta días, para que exponga en su defensa cuanto considere del caso, y después se oirá al Consejo de Obras públicas y á la Comisión permanente del de Estado;

resolviendo, en vista de todo, el Ministro del ramo lo que entienda procedente.

Esta resolución pondrá término al expediente en la vía gubernativa, cabiendo, por tanto, contra ella el recurso contencioso dentro del plazo legal.

Consúltese el referido art. 8.º de la ley.

Art. 10. Así que una concesión se declare definitivamente caducada, y caso de que existan obras ejecutadas, el Ministro del ramo, en el término de ocho días, designará el Ingeniero de Caminos al servicio del Estado que ha de verificar la valoración de aquéllas, invitando al propio tiempo al ex concesionario á que en el término de otros quince días nombre perito que le represente en la tasación; advirtiéndole que si dejase de hacerlo se entenderá que otorga su representación al Ingeniero á quien se ha conferido la del Estado.

Puede verse el art. 9.º de la ley de ferrocarriles secundarios.

Art. 11. Si el ferrocarril cuya concesión ha sido caducada no hubiera llegado á abrirse á la explotación, la tasación se practicará teniendo en cuenta los gastos del proyecto, los terrenos ocupados y las obras ejecutadas valoradas, así como los materiales de construcción y de explotación existentes, á los precios del presupuesto que acompañó al proyecto.

Si el ferrocarril se hallare ya en explotación, la tasación se basará en los productos líquidos que rinda, teniendo en cuenta su probable aumento ó disminución en un plazo prudencial; en el tiempo du-

rante el cual el futuro concesionario podrá disfrutar tales productos, ó sea el número de años de duración que restan de la concesión, y en el estado de las obras, como elemento influyente en los desembolsos que habrá de hacer el concesionario para mantener la explotación en buenas condiciones.

A la tasación se unirá en todos los casos una Memoria explicativa de los procedimientos seguidos y operaciones ejecutadas para verificar aquélla, acompañando asimismo los planos y dibujos necesarios para la completa inteligencia del asunto.

Si hubiese divergencia entre el Ingeniero del Estado y el representante del ex concesionario respecto á la tasación, cada uno de aquéllos redactará por separado su Memoria, haciendo constar los extremos acerca de los cuales exista la disidencia y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después sobre la medición y valoración, y sobre las reclamaciones del ex concesionario en su caso, el dictamen del Consejo de Obras públicas, y el Ministro resolverá por medio de una Real orden lo que entienda procedente.

Véase el art. 10 de la ley indicada en la nota anterior.

Art. 12. La valoración de las obras y material hecha con arreglo á las prescripciones del artículo anterior, servirá de base á la aplicación de los artículos 10 y 11 de la ley.

Consúltense los artículos de la ley referidos en el texto.

Art. 13. A instancia del concesionario podrá el Ministro del ramo, previo informe del Consejo de Obras públicas, otorgar una prórroga de los plazos fijados en la concesión para dar principio ó ejecutar una parte ó la totalidad de las obras, si lo encuentra justificado, y siempre que el motivo de la falta de cumplimiento por parte del concesionario no sea alguno de los enumerados en el párrafo 3.º del artículo 12 de la ley; pero nunca la prórroga podrá exceder del tiempo señalado en la concesión para el plazo respectivo. Para concederlas de mayor amplitud ú otorgar otras nuevas será indispensable una ley.

El art. 12 de la ley hace referencia á este artículo del reglamento.

Art. 14. Podrá igualmente el Ministro del ramo otorgar al concesionario, por una sola vez, un plazo prudencial, que nunca podrá exceder de seis meses, para que subsane las deficiencias que se observen en una línea cuya explotación no se ajuste á los términos prescritos en el pliego de condiciones de la concesión.

Véase el art. 12 de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 15. En todos los casos, terminadas que fueren las prórrogas ó los plazos otorgados al concesionario para colocarse en situación legal sin que aquél hubiese cumplido su compromiso, se decretará la caducidad de la concesión.

Véase el art. 12 de la ley.

Art. 16. El día en que expire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencias, según las condiciones estipuladas, á quien el Ministro del ramo designare, mediante inventario detallado y con arreglo á las instrucciones especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro, sin cuya aprobación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oído el Consejo de Obras públicas.

Una cosa semejante prescribe el art. 35 del reglamento dictado para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles. Consúltese, además, el artículo 13 de la ley de Ferrocarriles secundarios.

CAPÍTULO II

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS SIN SUBVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría se dirigirá al Ministro del ramo una solicitud, acompañada de un proyecto de la línea, que constará de los cuatro documentos que especifica el art. 17 de la ley, y además, de las tarifas que el peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril, descomponiendo los precios en los dos conceptos de peaje y de transporte.

Se presentarán tantos ejemplares del proyecto cuantas fueren las provincias á que el mismo afecte.

Cuando se proyecte ocupar alguna extensión del dominio público, aprovechar obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se agregará también el documento que acredite haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra; y si se pretendiere hacer uso del derecho de expropiación forzosa, se acompañará además una relación, por términos muncipales, de los propietarios cuyas fincas hubieren de ser ocupadas.

Los artículos 15 y 17 de la ley citada, determinan los ferrocarriles secundarios que se consideran sin subvención directa del Estado y los documentos necesarios para solicitar su concesión.

Art. 18. Si no se solicitase la ocupación de terrenos ú obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, el Ministro del ramo remitirá desde luego al Gobernador de la provincia correspondiente, el proyecto y documentos á que se refiere el artículo anterior, para que proceda á la información prevenida en la ley general de Obras públicas.

El Gobernador anunciará en el *Boletín oficial* la petición de concesión solicitada, con la lista nominal en su caso de los interesados en la expropiación, señalando un plazo prudencial, que no deberá exceder de un mes por cada 30 kilómetros, para que el peticionario verifique el replanteo de la línea, y otro de un mes, como máximo, para que los propietarios ó sus representantes presenten ante los Alcaldes respectivos las reclamaciones que estimen pertinentes.

Se pasará después el expediente al peticionario para que se haga cargo y conteste, dentro del término de quince días, á las reclamaciones aducidas; y el Gobernador, dentro de los treinta días siguientes, oídos la Comisión permanente de la Diputación provincial y los Ingenieros Jefes de la División y de la provincia, remitirá las diligencias, con su propio dictamen, al Ministro del ramo, el cual, después de oir al Consejo de Obras públicas respecto á todo lo actuado y á las condiciones á que debe sujetarse la concesión, otorgará ésta, caso de que así procediere.

Pueden consultarse los artículos 15, 16 y 17 de la ley respectiva.

Art. 19. En el caso de que se pretenda la ocupación de terrenos ú obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, tan pronto como se reciba en el Ministerio del ramo la petición de concesión, se anunciará en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín oficial* de la provincia correspondiente, dando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

Si dentro de este plazo no se presentase ninguna nueva, se procederá respecto á la primera como previene el artículo anterior; pero si se formulasen otras, las diligencias todas que en dicho artículo se expresan se llevarán á cabo simultáneamente respecto á todos los proyectos en competencia, debiendo extenderse las informaciones y dictámenes á la comparación entre ellos, desde el punto de vista de la conveniencia, á fin de elegir el que ma-

yores ventajas ofrezca, y otorgar á su autor en consecuencia, la concesión.

En igualdad de circunstancias, se dará la preferencia al que primeramente se hubiere presentado.

Los arts. 15 y 17 de la ley de Ferrocarriles secundarios completan esta doctrina.

Art. 20. En todos los casos, la concesión será otorgada por medio de una Real orden, que se publicará en la *Gaceta de Madrid*; pero cuando implique la ocupación de terrenos ú obras del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado, habrá de darse cuenta de ella á las Cortes, en virtud de lo que dispone el art. 15 de la ley, y no será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

Véanse los arts. 15, 16 y 17 de la ley citada.

CAPÍTULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 21. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan adjunto á este reglamento, en el que se hallan refundidos los planes *principal* y *supletorio* aprobados respectivamente por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre de 1905.

Las concesiones aisladas de las líneas incluídas en el plan refundido se irán otorgando por el orden en que se soliciten, ateniéndose á lo dispuesto en el art. 6.º de la ley de reforma de 30 de Agosto de 1907

hasta que se haya alcanzado la longitud total de 3.000 kilómetros que prescribe la ley.

Véanse el art. 20 de la ley de Ferrocarriles secundarios, en cuya nota se incluye el art 3.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, por el cual, quedan fusionados y constituyendo un plan único de Ferrocarriles secundarios subvencionables por el Estado, los dos planes que se citan en el párrafo primero del artículo anotado. Consúltese además, la nota al art. 21 de la ley mencionada de Ferrocarriles secundarios, en la que se inserta el art 6.º de la de 30 de Agosto de 1907, á que hace referencia el párrafo segundo del presente artículo.

El plan indicado en el texto se relaciona á continuación del reglamento que nos ocupa.

Art. 22. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

Se fijarán por el Ministerio del ramo; oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de la línea correspondiente.

Podrán modificarse en la licitación, según dispone el art. 27 de la ley, en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión no podrán variarse por ningún motivo ni con pretexto alguno, durante todo el tiempo que dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá res-

tando del producto bruto el gasto de explotación, calculado por la fórmula de que acaba de hablarse.

Consúltense los arts. 21 y 27 de la ley respectiva.

Art. 23. Cuando el producto líquido, así determinado, no llegue al 4 por 100 del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para completar aquella cifra, la cual, con arreglo á lo prevenido en el párrafo 2.° del art. 24 de la ley, debe considerarse como máximo de lo que el Gobierno se compromete á abonar, aun en el caso de que el producto líquido resulte negativo por ser mayor el gasto de explotación que el producto bruto.

Si el producto líquido kilométrico llegase al expresado 4 por 100, ó excediese de esta cifra, el Gobierno no abonará cantidad alguna al concesionario; pero éste tendrá derecho á percibir el rendimiento íntegro mientras no exceda del 8 por 100 del capital garantizado. Rebasada esta cifra, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiere entregado, cualquiera que fuera el plazo necesario para completar el reintegro.

El Estado se reserva el derecho de inspeccionar la recaudación de los productos brutos del ferrocarril y de comprobar sus resultados.

Véanse los arts. 23 y 24 de la ley citada.

Art. 24. La liquidación de las cantidades que el Gobierno debe abonar á los concesionarios, ó que éstos hayan de ingresar en el Tesoro por vía de re-

integro como consecuencia de los resultados de la explotación en cada año, se practicará por las Divisiones de ferrocarriles, con audiencia del concesionario, durante el mes de Enero inmediato, teniendo en cuenta las observaciones de aquél y los datos relativos á los productos brutos de la anualidad anterior, que deberán obrar en poder de la División respectiva, como resultado de su inspección.

Las expresadas Divisiones expedirán bajo su responsabilidad, un certificado de los resultados de la liquidación y los remitirán al Ministerio del ramo, que, previo su examen y aprobación, si procede, según el caso, mandará expedir el oportuno libramiento á favor del concesionario ó pasará aviso al Ministerio de Hacienda respecto á la cantidad que aquél debe ingresar en el Tesoro.

La liquidación relativa á la fracción de año que pueda resultar, si la fecha de terminación del período de garantía no fuese la de 31 de Diciembre, se practicará durante el mes siguiente al de terminación del expresado período.

Consúltense los artículos citados en la nota anterior.

Art. 25. El cargo de Delegado, á que se refiere el art. 25 de la ley, habrá de recaer precisamente en un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Al efectuar su nombramiento, se fijará la gratificación que haya de disfrutar por el desempeño de esta comisión extraordinaria, y que será abonada por el ferrocarril intervenido.

Por virtud de su cargo formará parte del Consejo

de administración de dicho ferrocarril, y tendrá derecho á inspeccionar todos los servicios, y muy especialmente la recaudación de productos.

El art. 25 de la ley señala el caso en que el Ministro de Obras públicas (hoy de Fomento), podrá nombrar el Delegado á que hace referencia el presente del reglamento.

Art. 26. Los particulares y Compañías que para practicar el estudio de las líneas comprendidas en el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados deseen disfrutar las ventajas y facilidades á que se refiere el art. 57 de la ley general de Obras públicas, deberán acudir al Ministerio del ramo solicitando la correspondiente autorización, que será concedida mediante fianza para responder de los perjuicios que con sus operaciones pueda causar. El importe de dicha fianza se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las circunstancias especiales del terreno que haya de atravesar el trazado. Será devuelta al solicitante cuando presente certificación de haber satisfecho todos los perjuicios que hubiere causado.

La autorización se publicará en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias interesadas. Su alcance se limitará única y exclusivamente á otorgar al solicitante, como queda dicho, las ventajas que indica el art. 57 de la ley general de Obras públicas, y no será óbice para que el Ministerio conceda autorizaciones análogas para practicar el estudio de la misma línea, á otro ú otros particulares ó Compañías que lo solicitaren.

El art. 57 de la ley general de Obras públicas puede verse en el apéndice 3.° de esta obra. Consúltese también el art. 26 de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 27. Los documentos de que deberá constar todo proyecto serán los designados en el art. 6.° del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

1.ª La Memoria comprenderá la descripción del trazado y la de las obras de mayor importancia, el número, clase y situación de las estaciones y los estados de alineaciones y rasantes, con expresión de los radios de las curvas en las primeras.

2.ª En los planos figurarán el general y el perfil longitudinal de toda la línea, así como los planos y perfiles por trozos, y en los correspondientes á las obras de fábrica, inclusas las estaciones, y tipo de vía, habrán de constar todos los detalles y acotaciones necesarios para dar completa idea de los proyectos.

3.ª En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras y se detallarán los requisitos á que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente á su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.ª El presupuesto contendrá los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demás datos necesarios para dar á conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo á los formularios que en la actualidad rigen

para la formación de proyectos de ferrocarriles, ó á los que en lo sucesivo se prescriban.

El art. 6.º del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, detalla los siguientes documentos: 1.º, memoria explicativa; 2.º, planos; 3.º, pliego de condiciones facultativas; 4.º, presupuesto. Véase el art. 27 de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 28. A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.º Una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril se conceptúe necesario.

2.º La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, acompañada de las condiciones para su aplicación.

3.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la tarifa, las utilidades que podrá reportar la obra.

Art. 29. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo á los interesados, haciendo constar el día y la hora en que los hubieren entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Inmediatamente que se presente un primer proyecto para una línea, se anunciará la presentación en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines* de las pro-

vincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de treinta días para la admisión de otros proyectos en competencia.

Art. 30. Transcurrido el plazo de treinta días expresado en el artículo precedente, el proyecto ó proyectos que se hubiesen presentado serán remitidos al Ingeniero Jefe de la División correspondiente para que proceda á su confrontación en el terreno, con el fin de cerciorarse de la exactitud de los datos que contengan. Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo á lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado dictamen, que remitirá al Gobernador respectivo.

Consúltense los arts. 25 á 32 de la Instrucción para el abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas de 25 de Abril de 1900.

Art. 31. Se procederá después á una información pública, que dirigirán los Gobernadores, y cuya duración no habrá de exceder de treinta días, y en la cual habrán de emitir dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros Jefes de las provincias acerca de las circunstancias todas del proyecto ó proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Los Gobernadores elevarán los resultados de la información, con su propio dictamen, acompañando los proyectos que hubiesen recibido de los Ingenieros Jefes, al Ministro del ramo, quien, después de oir al Consejo de Obras públicas, decidirá acerca del proyecto que deba ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones necesarias, será aprobado sin más trámite, devolviéndose los demás proyectos á los respectivos autores, que no tendrán derecho á reclamación ni indemnización de ninguna especie. Pero si del expediente resultase la necesidad ó la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá á su autor para que haga las reformas oportunas dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase, se considerará desechado el proyecto, y se acudirá al autor del segundo proyecto, en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias será siempre preferido el proyecto que se hubiese presentado con anterioridad.

Art. 32. Elegido y aprobado el proyecto, se procederá á su tasación con arreglo á lo prevenido en el art. 35 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, teniendo en cuenta que el precio máximo de 500 pesetas por kilómetro que fija el art. 27 de la ley de Ferrocarriles secundarios, debe entenderse que se refiere exclusivamente á los gastos de formación del proyecto propiamente, sin incluir en ellos los de confrontación y de tasación.

El art. 35 del reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, puede consultarse en la nota al art. 41 del reglamento para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles. Véase el art. 27 de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Art. 33. Aprobado el proyecto de una línea, podrá procederse á la subasta de su concesión, que se anunciará con tres meses de anticipación.

En el anuncio de la subasta deberá hacerse constar: 1.°, el capital de construcción, cuyo interés anual al 4 por 100 garantiza el Estado; 2.°, las demás subvenciones, si las hubiere, ofrecidas por las Diputaciones, Ayuntamientos ó particulares; 3.°, la fórmula por medio de la cual habrán en su día de deducirse los gastos de explotación de los productos brutos; 4.°, los plazos en que haya de darse principio y término á las obras, y la fórmula de progreso de éstas; 5.°, las tarifas especiales con arreglo á las cuales habrá de prestar el concesionario los servicios del Estado, como conducción del correo, de presos, penados y demás transportes; y 6.°, la suma (1 por 100 del presupuesto) que deba ser previa mente depositada para tomar parte en la subasta.

Art. 34. La concesión se otorgará al mejor postor, y la licitación versará sobre di-minución del capital, cuyo interés garantiza el Estado; disminución asimismo del plazo de la concesión y modificación de la fórmula por la que hayan de calcularse los gastos de explotación, en forma que resulten éstos aminorados.

Art. 35. A toda modificación en las tarifas que trate de llevarse á efecto como consecuencia de las

revisiones á que se refiere el art. 28 de la ley, habrá de preceder una información en que se oiga precisamente á la Empresa concesionaria, á las Cámaras de Comercio y Diputaciones de las provincias que atraviese el ferrocarril, al Ingeniero Jefe de la División, á los Gobernadores y al Consejo de Obras públicas.

Terminada la información se determinarán en su caso por medio de un Real decreto las modificaciones que deban hacerse en las tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministerio del ramo á las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarlas á efecto, y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión, y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieren tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.

Véase el art. 28 de la ley respectiva, y el 49 y su nota de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 36. Con arreglo á lo dispuesto en el artículo 5.° de la ley de reforma de 30 de Agosto de 1907, todo el material, tanto el fijo como el móvil, que se emplee en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios, serán de producción nacional, exceptuándose únicamente los artículos cuya fabricación no sea corriente en España. El Ministro de Fomento, no obstante, podrá relevar de esta obligación al concesionario en los casos en que se demuestre, á instancia de este último y mediante la oportuna información, que los precios

del material de que se trate colocado al pie de obra exceden (en igualdad de condiciones), á los extranjeros similares recargados con los importes de los derechos arancelarios, del cambio monetario y del transporte correspondiente.

La adquisición del material en el extranjero podrá asimismo concederse, y aun obligarse, por el Ministro de Fomento, cuando resulte comprobado por el expediente que se incoe al efecto, que el producto nacional carece de las condiciones de seguridad y buena calidad que se estimen necesarias.

Este artículo del reglamento viene á anular en principio la disposición contenida en el 5.º de la ley de 30 de Agosto de 1907, que insertamos en la nota al art. 2.º de la ley de Ferrocarriles secundarios, que tantos y tan justos aplausos mereció de la opinión general del país, por la protección singular que revelaba á la industria nacional. No discutimos las razones en que se haya fundado el Ministro para llevar á un artículo nuevo del reglamento de Ferrocarriles secundarios, las dos excepciones que formula, pero lo que sí nos sorprende es que no se hayan incluído en el art. 5.º de la ley de Agosto de 1907, sancionada medio mes antes de la aprobación del presente reglamento, lo cual hubiera sido más lógico y fundamental y menos dado á interpretaciones injustas pero corrientes.

Art. 37. Aparte de lo dispuesto en el artículo anterior debe entenderse que la adquisición del material para la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios, quedará sujeta á lo que sobre este asunto en general establezca el reglamento que se dicte para la ejecución de la ley de 14 de Febrero de 1907 sobre protección á la producción nacional.

III

1.º Plan de ferrocarriles secundarios formado con arreglo á lo dispuesto en el art. 21 del Reglamento de 14 de Septiembre de 1907, publicado en la «Gaceta» del 15 del mismo mes.

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Lineas situadas en la Península.	
Coruña por Carballo á Corcubión.....	105
Santiago por Carballino á Orense....	108
Orense por Ginzo de Limia y Verín á Portugal por Chaves...............	82
Pontevedra por Estrada y Lalín á Sarria..............................	135
Ribadesella á Gijón...................	70
Cornellana á Cangas de Tineo........	48
Beranga á Santoña.....................	17
Creto á Laredo.........................	6
Munguía á Bermeo y Pedernales......	24
Guernica á Ondarroa por Lequeitio..	28
Vitoria á Izarra........................	25
Zumárraga á Zumaya..................	35
Pamplona á Logroño por Estella......	116
Sádaba á Gallur.......................	54
Cariñena á Ricla......................	25
Lécera á la Puebla de Híjar...........	24
Teruel á Cuenca.......................	130
Alcañiz, la Pobleta, Morella y Chert á Vinaroz..........................	125
Barbastro á Boltaña por Estada.......	58
Estada y Tamarite á Balaguer........	82
Balaguer á Pons.......................	40
Termens á Lérida......................	17
Pons á Puigcerdá.....................	104

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Pons á Guisona y Cervera	30
Cervera á Tarragona por Bellmunt y Santa Coloma	76
Ramal de Bellmunt á Igualada	22
Basella á Solsona, Cardona y Manresa.	78
Olot á Rosas	58
Tarrasa á Papiol	16
Villanueva y Geltrú por Villafranca á Igualada	60
Soneja por Aín á Nules	38
Requena por Casas Ibáñez y Albacete á Alcaraz	163
Liria á Chelva	48
Castalla á Pinoso	40
Villajoyosa á Denia	60
Fortuna á Caravaca por Archena y Mula	75
Totana á Mazarrón	32
Calasparra á Caravaca	28
Almería por Dalías á Berja	45
Canjáyar á Almería	34
Tabernas á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería	20
Vélez Rubio á Almendricos	30
Granada á Motril por Orjiva	80
Orjiva á Lobras	24
Torre del Mar á Maro	24
Torre del Mar por Vélez Málaga á Periana	30
Jerez á Setenil por Villamartín	125
Morón por Pruna al ferrocarril de Jerez á Setenil	44
Almadén de la Plata por Cazalla á Constantina	43
Huelva á Ayamonte por Gibraleón	58
Estación de la Junta (ferrocarril de Se-	

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
villa á Cala) por Aracena á la línea de Zafra á Huelva....................	45
Badajoz á Fregenal por Olivenza, Alcochel y Jerez de los Caballeros	108
Cáceres á Trujillo........................	46
Ciudad Rodrigo por Hoyos, Coria y Torrejoncillo á la estación de Río Tajo en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia á Cáceres..................	132
Salamanca á Ledesma................	36
Vitigudino á Bógajo..................	15
Avila por Piedrahita y Barco de Avila á Béjar...........................	108
Benavente á Villanueva de Campos...	22
Benavente á la Puebla de Sanabria...	90
Palanquinos por Valencia de Don Juan, Valderas y Villanueva de Campos á Medina de Rioseco..................	90
Ponferrada á Palacios de Sil..........	48
Villalón á Palencia por Villarramiel..	45
Palencia á Carrión de los Condes......	35
Rioseco á Villada por Villalón........	36
Peñafiel por Cuéllar á Yanguas.......	64
Burgos por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus á Ontaneda......	150
Trespaderne á Miranda...............	54
Haro á Ezcaray á Santo Domingo de la Calzada..............................	32
Calahorra á Arnedillo................	25
San Esteban de Gormaz á Sepúlveda..	72
Segovia á Avila.........................	68
Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra........................	48
Sigüenza á Maranchón	40
Guadalajara á Brihuega y Cifuentes..	54
Toledo á Bargas....................	14

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilometros.
Toledo á Mora, Consuegra y Madridejos	62
Alcázar á Malagón	70
Valdepeñas por Infantes y Villanueva de la Fuente á Alcaraz	85
Linares á La Carolina	30
Alcaudete á Alcalá la Real	30
Pedro Abad por Bujalance y Porcuna á Martos	65
Priego por la estación de Luque, Baena y Castro del Río á Fernán Núñez.	68
Hinojosa á la estación de Belalcázar	35
Santiago á Carballo	50
Mondoñedo al ferrocarril de Lugo á Ribadeo	20
Sarria á la estación de Becerreá	25
Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra á Sarria	20
Túy á la Guardia	25
Verín á Puebla de Sanabria por San Juan de Laza	88
Palacios de Sil á Cangas de Tineo	68
Ferrol por Santa María de Ortigueira al Barquero	70
Barquero por Vivero á Ribadeo	74
Ribadeo á Pravia	106
Pravia á Gijón	40
Belmonte al ferrocarril de Cornellana á Cangas de Tineo	15
Castañeda á Torrelavega	12
Ondárroa por Marquina á Ermúa	28
Oñate á San Prudencio	7
Andoaín á Lasarte	7
Pamplona á Santisteban	60
Pamplona á Plazaola	40
Sádaba á Sangüesa	46

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Marcilla á la línea de Pamplona á Logroño..........................	45
Cariñena á Daroca.....................	44
Graus á la línea de Barbastro á Boltaña.	22
Fraga á Caspe.........................	45
Caspe á Alcañiz.......................	25
Lérida á Fraga........................	30
Guardiola á Olot......................	85
Reus á Montroig.......................	16
Sils á Santa Coloma de Farnés........	15
Lérida á Granadella	35
Solsona á Gironella con ramal á Berga.	35
Gandesa á la estación de Ascó........	30
Blanes á Vilajuiga....................	100
Castellón á Chert.....................	75
Castellón á Lucena....................	45
Chelva á Ademuz.......................	65
Ademuz á Teruel	42
Alberique á Ayora por Enguera........	55
La línea de Gandía á Denia por Pego á Muro	66
Castagena á Aguilas...................	69
María por Vélez Blanco á Vélez Rubio.	30
Tabernas por Sorbas Ura y Cuevas á Huércal Overa......................	75
Baza á la Puebla de Don Fadrique....	70
Lobras á Canjáyar por Ugíjar	55
Ugíjar á Adra por Berja...............	30
Maro á Motril.........................	38
Villamartín por Grazalema á la estación de Cortes........................	45
San Fernando al Campo de Gibraltar por Medina Sidonia.................	102
Algeciras á Tarifa....................	20
De Almadén de la Plata por Ronquillo á la línea de Sevilla á Cala.........	30

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Gibraleón á la frontera portuguesa por Puimogo	70
Del Repilado ó del empalme de la línea de Zafra á Huelva con la de la Junta Aracena á la frontera portuguesa...	45
De Moguer á la estación de San Juan del Puerto (ferrocarril de Sevilla á Huelva)..........................	8
Zafra á Villanueva por Jerez de los Caballeros..........................	85
Almendralejo á Santa Marta..........	30
Badajoz por Alburquerque á San Vicente de Alcántara..................	65
Campanario por Puebla de Alcocer á Herrera del Duque..................	75
Trujillo á Logrosán....................	50
Alcántara á la estación de Río Tajo (ferrocarril de Madrid á Portugal).....	40
Logrosán á la estación de Chillón (ferrocarril de Madrid á Badajoz) por Almadén..........................	125
Alcántara á San Vicente de Alcántara.	64
Navalmoral á Jarandilla.............	25
Jarandilla á Plasencia..............	38
Béjar á Sequeros.....................	35
Sequeros á Fuente de San Esteban....	48
Zamora á Fermoselle................	60
Villalpando á Villanueva de Campos.	15
Riaño á Cistierna....................	40
La Magdalena á La Robla............	25
Aranda á Palencia....................	81
Carrión de los Condes á Guardo por Saldaña..........................	54
Valladolid á Toro por Tordesillas.....	55
Tordesillas por Nava del Rey y Fuentesaúco á la estación de Cubo del Vino	

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
(ferrocarril de Plasencia á Astorga).	70
Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.........................	95
Castil de Peones por Belorado á Santo Domingo de la Calzada con ramal á Pradoluengo........................	57
Logroño á Torrecilla de Cameros.....	32
Torrecilla de Cameros á Lumbreras..	22
Arnedillo á Las Ruedas...............	15
Soria á Calatayud	90
Maranchón por Molina á Calamocha..	100
Calamocha á Vivel....................	35
Vivel á Monroyo......................	83
Guadalajara á Huete.................	94
Orusco por Mondéjar y siguiendo el valle del Tajo á Cifuentes...........	88
Cifuentes á la línea de Sigüenza á Maranchón	38
Colmenar de Oreja por Belmonte á Villarejo de Salvanés.......	12
Amoróx á Talavera....................	60
Toledo á Navahermosa...............	50
Navahermosa á Talavera............	48
Cabañas de la Sagra al puente de Algodor..................................	14
Alcázar á Madrilejos................	32
Alcázar á Tomelloso.................	30
Ciudad Real á Piedrabuena...........	25
Puertollano á La Carolina...........	70
Alcázar á Cuenca....................	135
Lucena á Iznajar por Rute	30
Fernán Núnez á Ecija	45
Hinojosa á la línea de Belmez á Pozoblanco por Villanueva..............	15
La estación de Baeza por Ubeda y Villacarrillo á Alcaraz................	130

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Líneas situadas en las islas Baleares.	
Palma al puerto de Sóller.............	36
Establiments á la línea anterior......	5
Puebla á Alcudia......................	20
Manacor á Artá........................	23
Mahón á Ciudadela.....................	46
De Palma á Santañy....................	53
Líneas situadas en las islas Canarias.	
Santa Cruz de Tenerife á la Orotava..	49
Puerto de refugio de la Luz á Agaete.	53
De Güimar á la línea de Santa Cruz de Tenerife á la Orotava..............	27
Del puerto de refugio de la Luz por Palmas á Telde....................	23

Madrid 14 de Septiembre de 1907. —*Augusto González Besada.*

2.° Líneas del plan principal de 1905, refundido con el secundario en 14 de Septiembre de 1907, que deben ser consideradas estratégicas para los fines del artículo 33 de la ley.

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilometros.
Coruña por Carballo á Corcubión.....	105
Santiago por Carballino á Orense.....	108
Orense por Ginzo de Limia y Verín á Portugal por Chaves................	82
Pamplona á Logroño por Estella......	116
Barbastro á Boltaña por Estada......	58
Estada y Tamarite á Balaguer........	82
Balaguer á Pons..	140
Pons á Puigcerdá.....................	04
Basella á Solsona, Cardona y Manresa.	78
Olot á Rosas..........................	58
Requena por Casas-Ibáñez y Albacete á Alcaraz...............	163
Villajoyosa á Denia	60
Canjáyar á Almería...................	34
Tabernas á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería..........	20
Granada á Motril por Orgiva..........	80
Orgiva á Lobras.	24
Torre del Mar á Maro................	24
Huelva á Ayamonte por Gibraleón....	58
Badajoz á Fregenal por Olivenza, Alconchel y Jeréz de los Caballeros...	108
Ciudad Rodrigo por Hoyos, Coria y Torrejoncillo á la estación del Río Tajo en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia á Cáceres...............	132
Benavente á Villanueva de Campos..	22
Benavente á la Puebla de Sanabria....	90
Palanquinos por Valencia de Don Juan, Valderas y Villanueva de Campos á Medina de Rioseco................	90

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Burgos por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus á Ontaneda......	150
Trespaderne á Miranda...............	54
Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra............................	48
Valdepeñas por Infantes y Villanueva de la Fuente á Alcaraz..............	85
Linares á La Carolina................	30

Madrid 31 de Marzo de 1905.—Aprobado por S. M.
Javier González de Castejón y Elío.

Relación de las líneas del plan secundario de 1905, refundido con el principal en 14 de Septiembre de 1907, que deben considerarse como estratégicas á los efectos del artículo 33 de la ley.

LÍNEAS SITUADAS EN LA PENÍNSULA

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
De Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra á Sarria....................	20
Ferrol por Santa María de Ortigueira al Barquero........................	70
Del Barquero, por Vivero, a Rivadeo.	74
De Ribadeo á Pravia..................	106
Pravia á Gijón........................	40
Verín á Puebla de Sanabria, por San Juan de Laza.......................	88

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Santiago á Carballo....................	50
Túy á La Guardia.......................	25
Palacios de Sil á Cangas de Tineo.....	68
Zamora á Fermoselle.................	60
Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra..........................	95
Soria á Calatayud...................	90
Pamplona á Plazaola................	40
Andoaín á Lasarte...................	7
Pamplona á Santiesteban.............	60
Sádaba á Sangüesa..................	46
Marcilla á la línea de Pamplona á Logroño..............................	45
Guardiola á Olot....................	85
Blanes á Vilajuiga..................	100
Solsona á Gironella con ramal á Berga.	35
Graus á la línea de Barbastro á Boltaña..............................	22
Cartagena á Aguilas.................	69
Alcántara á la estación del Río Tajo (ferrocarril de Madrid á Cáceres)....	40
Badajoz por Alburquerque á San Vicente de Alcántara.................	65
Alcántara á San Vicente de Alcántara.	64
Castellón á Chert..................	75
Jarandilla á Plasencia..............	38
Zafra á Villanueva por Jeréz de los Caballeros.........................	85
Castellón á Lucena.................	45
Almendralejo á Santa Marta..........	30
La línea de Gandía á Denia, por Pego á Muro............................	66
San Fernando al Campo de Gibraltar, por Medina Sidonia................	102
Algeciras á Tarifa.................	20
Maro á Motril......................	38

DENOMINACIÓN	Longitud aproximada en kilómetros.
Lobras á Canjáyar por Ugívar........	55
Ugívar á Adra por Berja.............	30
Puertollano á La Carolina............	70
Tabernas por Sorbas, Vera y Cuevas á Huércal Overa......................	75
La estación de Baeza, Ubeda y Villacarrillo, á Alcaraz..................	130
Gibraleón á la frontera portuguesa por Paimogo..........................	70
Repilado, ó del empalme de la línea de Zafra á Huelva, con la de la Junta Aracena á la frontera portuguesa..	45
Línea situada en las Islas Baleares.	
De Palma á Santañy..................	53
Líneas situadas en las Islas Canarias.	
De Güimar á la línea de Santa Cruz de Tenerife á la Orotava...............	27
Del Puerto de refugio de la Luz por por Palma á Telde..................	23
TOTAL..................	2.541

Madrid 2 de Noviembre de 1905.

c) *Tranvías.*

Ley para la concesión de los Ferrocarriles servidos con fuerza animal, de 16 de Julio de 1864, refundida con la de 5 de Junio de 1859 (1).

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución Reina de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que en virtud de lo dispuesto en la ley promulgada por Real decreto de 15 de Junio de 1864, reformando la de 5 de Junio de 1859, he venido en resolver, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, que se imprima y publique la siguiente *ley para la concesión de los ferrocarriles servidos con fuerza animal.*

Artículo 1.° Son objeto de la presente ley los ferrocarriles servidos por fuerza animal y los demás en que no se empleen locomotoras.

El art. 69 de la ley general de Ferrocarriles denomina *tranvías*, los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas.

Art. 2.° Aquellos en que puedan circular carruajes á propósito para recorrer las vías públicas ordinarias, se considerarán como caminos perfeccionados, y como tales sujetos á la legislación vigente de carreteras, siempre que sean costeados con fondos públicos por el Estado, por las provincias ó

(1) Véanse los arts. 69 al 78 de la ley general de Ferrocarriles y los 78 al 121 del reglamento para la ejecución de la misma, que contienen las disposiciones fundamentales relativas á los *Tranvías*.

por los pueblos. La aplicación de los ferrocarriles á que se refiere este artículo, hecha á las carreteras construídas ó en construcción, se considerará como una mejora en las mismas carreteras.

Legislación supletoria.—Por Real orden de 27 de Julio de 1865, se declara que los caminos de hierro servidos por fuerza animal están exentos de ser cerrados. La orden de 26 de Mayo de 1873 determina que los ferrocarriles con motor de vapor que se proyecten sobre carreteras ya construídas, sólo podrán ocupar en uno de sus costados una faja de 3 á 3,50 metros de ancho, dejando siempre libre para el tránsito ordinario una zona mínima de 6,50 metros en las carreteras de primer orden y de 6 en las de segundo y tercero, sin perjuicio de aumentar esta anchura mínima en las curvas y en los tramos de carretera en que se considere necesaria mayor amplitud.

Art. 3.° Los ferrocarriles designados en el artículo 1.° podrán construirse por administración, por contrata y por concesión á Empresas ó particulares.

Art. 4.° Para construir por administración ó por contrata un ferrocarril, en cuya explotación haya de emplearse un material especial que no pueda circular por los caminos ordinarios, deberá estar el Gobierno autorizado por una ley.

Art. 5.° Los particulares ó Empresas no podrán construir ningún ferrocarril de los que son objeto de esta ley sin haber obtenido la correspondiente concesión.

Art. 6.° Esta concesión se otorgará por un Real decreto acordado en Consejo de Ministros, previo informe del Consejo de Estado cuando no se auxilie

á la Empresa con subvención del Erario; pero en caso contrario habrá de ser autorizada por una ley especial.

Legislación supletoria.—La Real orden de 14 de Octubre de 1876, establece lo siguiente: Primero. Que los Ayuntamientos que hayan otorgado concesiones de tranvías dentro de las poblaciones ó celebrado contrato para su establecimiento, sea cualquiera la época de la concesión ó de la escritura y la aprobación que sobre ellas haya recaído, no siendo la del Gobierno, remitan informados á la mayor brevedad los expedientes respectivos al Ministerio de la Gobernación por conducto de los Gobernadores civiles de la provincia á que aquellas pertenezcan. Segundo. Que queden en suspenso las concesiones de tranvías que estén pendientes de resolución ante los Municipios, y que éstos remitan, igualmente informados y por el mismo conducto, al Ministerio los expedientes respectivos. Tercero. Que en lo sucesivo no se haga ninguna concesión de tranvías por los Ayuntamientos sin impetrar éstos previamente la aprobación del Gobierno, que se dictará con arreglo á la resolución general que se adopte. La ley de 14 de Agosto de 1895, determina que, en ningún caso podrá establecerse el cambio de motor animal en un tranvía por otro motor diferente sin previa autorización dada por el Ministro de Fomento, y éste no podrá otorgarla sino al particular ó Compañía que someta su concesión á las condiciones prescritas en la ley especial de 16 de Julio de 1864, y en su caso á la de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Véase el art. 75 de esta última.

Art. 7.° La duración de las concesiones no podrá exceder de sesenta años.

La misma duración prescribe el art. 76 de la ley general de Ferrocarriles, para los tranvías de motor distinto de la fuerza animal.

Art. 8.º Al expirar el término de la concesión, el Gobierno quedará de hecho subrogado en los derechos de la Empresa sobre el ferrocarril y sus dependencias, entrando inmediatamente en el goce de sus rendimientos.

Véase el art. 96 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 y su nota respectiva.

Art. 9.º El Gobierno podrá revocar en cualquier período de su duración la concesión de un ferrocarril, indemnizando previamente á la Empresa concesionaria.

Art. 10. Para solicitar la concesión deberá la Empresa depositar el 1 por 100 del presupuesto total del ferrocarril en garantía de las proposiciones que haga ó admita en el curso del expediente, cuyo depósito aumentará hasta 3 por 100, á los quince días de otorgada aquélla, para responder de las obligaciones del contrato.

Art. 11. La concesión habrá de recaer sobre un proyecto aprobado por el Gobierno, formado con arreglo á los formularios y disposiciones vigentes, y previa la correspondiente información de utilidad pública.

Art. 12. Todo ferrocarril cuyo proyecto hubiese sido aprobado en la forma prescrita en el artículo precedente, se considerará por este mismo hecho declarado de utilidad pública para los efectos de la ley de Enajenación forzosa de 17 de Julio de 1836.

La ley vigente de Expropiación forzosa es de 10 de Enero de 1879.

Art. 13. Admitido el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones y tarifa de la concesión, se pasará todo á informe del Consejo de Estado antes de otorgarla.

Art. 14. Se conceden desde luego á los particulares ó Empresas de ferrocarriles:

1.° Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.° El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leña, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos cuyos términos cruzase la línea, en favor de los dependientes y trabajadores de las Empresas, y para la manutención de los ganados de transporte empleados en las obras.

3.° La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo; depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contíguos á la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, las Empresas usarán gratuítamente de aquella facultad, dando aviso previo á la Autoridad local, más si fuesen de propiedad particular, no podrán usar de ellos sino después de hacerlo saber á sus dueños ó sus representantes por medio del Alcalde del distrito municipal, y de haberse obligado formalmente á indemnizarles de los daños y perjuicios que se les irroguen.

4.° La facultad exclusiva de percibir mientras dure la concesión, y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras Empresas.

5.° El abono de los derechos marcados en el

arancel de Aduanas y de los de puertas, faros, pontazgos y barcajes que deban satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, carruajes, maderas y todo lo que constituya el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero, y se aplique exclusivamente á la construcción y primer establecimiento de la vía. La equivalencia de tales derechos se fijará al otorgarse la concesión.

6.° La exención de los derechos de hipotecas por las traslaciones de dominio verificadas en virtud de la expropiación.

Consúltese el art. 31 de la ley general de ferrocarriles y el núm. 4.° del art. 12 de la misma, y sus notas respectivas.

Art. 15. Las condiciones facultativas se fijarán en cada caso particular oído el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

La legislación vigente relativa á tranvías, tanto respecto á los de tracción animal, como á los de motor de vapor ó semejante, no prescribe disposición alguna referente al ancho de las vías; por lo cual éste es variable y depende de la voluntad del peticionario: así los hay, que tienen 0m,75, hasta 1m,44 que es el ancho normal, existiendo también bastantes líneas cuyas vías tienen 1 metro de anchura.

Con relación al límite en el número de vías, el artículo 104 de las Ordenanzas municipales de Madrid, preceptúa que no se permitirá la instalación de ningún tranvía en calles cuyo ancho sea menor de nueve metros como amplitud media de la calle, medida de 10 en 10 metros en su total longitud. Tampoco se consentirá la colocación de tranvías con doble vía en calles cuyo ancho sea menor de 14 metros, medidos de igual manera. No hay necesidad de advertir que el citado artículo ha quedado

incumplido en todas las concesiones de tranvías otorgadas hasta la fecha para su explotación en la capital de España.

Los tranvías de una sola vía podrán establecer apartaderos de 25 metros de longitud como máximum, y cada doscientos metros como mínimum, contadas ambas longitudes entre agujas.

Art. 16. El Gobierno fijará la tarifa de precios máximos de peaje y transporte de cada concesión en vista del cálculo de los productos del ferrocarril.

Art. 17. La Empresa concesionaria cobrará estos precios cuando efectúe el transporte con sus medios y á sus expensas; pero no podrá impedir el establecimiento de otras Empresas de conducción, pagándole éstas el peaje señalado en la tarifa.

Sabido es que la mayoría de las concesiones que para tranvías servidos por fuerza animal ó mecánica se han otorgado, han sido con el exclusivo fin de explotar el peaje y nada más.

Art. 18. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno. La reducción se hará proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

Art. 19. Toda Empresa concesionaria estará obligada á mantener constantemente el servicio de transporte, ó á procurarle por medio de contratos particulares.

Véase la nota al art. 17 de la presente ley.

Art. 20. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpa total ó parcialmente este servicio, el Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para

asegurarle provisionalmente á costa de aquélla, con arreglo á lo que se determine en los pliegos de condiciones particulares.

Art. 21. La explotación de los ferrocarriles construídos por cuenta del Estado se efectuará por la Administración, ó por arrendatarios que contraten este servicio en pública subasta.

Art. 22. Si una Empresa no concluyese las obras del ferrocarril en los plazos fijados, ó faltase al cumplimiento de las obligaciones de la concesión, caducará ésta de hecho, salvo los casos fortuítos ó de fuerza mayor, y podrá adjudicarse de nuevo la concesión en subasta pública, sirviendo de tipo para la licitación el importe, según tasación, de las obras ejecutadas y materiales acopiados. Verificada la adjudicación, el nuevo concesionario pagará al primitivo el valor que en la subasta hayan alcanzado dichas obras y materiales.

Art. 23. El Gobierno podrá autorizar el establecimiento de los ferrocarriles comprendidos en esta ley, en las vías públicas, calles de las poblaciones y carreteras de todas clases con las precauciones necesarias, á fin de que no se interrumpa en ellos el servicio público y el tránsito de los carruajes ordinarios.

Véase la nota al art. 15 de la presente ley.

Art. 24. Se considerarán de servicio particular, y en tal concepto sujetos á lo que acerca de las carreteras de esta clase dispone la ley de 22 de Julio de 1857, los ferrocarriles que son objeto de la presente, cuando se destinen á la explotación de minas,

canteras y montes para la comunicación de establecimientos industriales ó de otra clase cualquiera ó para el servicio de edificios, haciendas ó propiedades particulares y pasen por terrenos que no sean propiedad particular del que construya el camino.

Art. 25. El Gobierno formará y publicará los reglamentos necesarios para la ejecución de esta ley.

A pesar del tiempo transcurrido desde que se aprobó la prescripción del artículo que anotamos (16 de Julio de 1864), aun no se han publicado los reglamentos á que hace mención el referido precepto.

Por tanto: Mandamos, etc. Dado en San Ildefonso á 16 de Julio de 1864.—Yo la Reina.—El Ministro de Fomento, *Augusto Ulloa.*

SEGUNDA PARTE

Doctrina, legislación y jurisprudencia complementarias (1).

I

Pliego de condiciones generales, modelo de tarifa para la concesión de los ferrocarriles de servicio general, y disposiciones que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa, aprobados por Real decreto de 15 de Febrero de 1856.

Pliego de condiciones generales.

Artículo 1.º La Empresa se obliga á ejecutar en el término de ... años, contados desde la fecha de la concesión definitiva, de su coste y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un camino de hierro desde X. á N., de modo que pueda

---

(1) En esta sección únicamente tratamos de exponer, transcribiéndolas literalmente, las principales disposiciones que complementan las leyes y reglamentos detallados en la primera parte de la obra, y que por su importancia, no pudieron incluirse en el grupo de legislación supletoria que al pie de cada artículo de las leyes y reglamentos de concesión y explotación de los ferrocarriles generales ó principales y secundarios y de los tranvías, hemos insertado.

hacerse la explotación en todas sus partes al expirar el término fijado.

Art. 2.º Al aceptar la Empresa este pliego de condiciones, se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos en que estriba; que se confirma en la realidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes sin reclamar nuevas gracias ó concesiones por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse en la realización de la obra.

Art. 3.º El camino partirá de ... pasará por ... *(aquí se fijarán los puntos principales por donde el camino deba pasar, la manera con que se vencerán los pasos más notables, etc.)*.

Art. 4.º Se establecerán estaciones *(aquí los puntos en donde se han de establecer)*. Cuando la Empresa quiera establecer otras estaciones, no podrá verificarlo sin la autorización del Gobierno.

Art. 5.º *(Aquí se expresará si el camino ha de ser de una ó de dos vías en todo ó en parte)*.

Art. 6.º Cuando el camino se explote con una sola vía, se establecerán recodos ó apartaderos, cuya longitud, no comprendida la unión, será por lo menos de 300 metros, y la distancia de uno á otro no excederá de 12.000 metros (1).

(1) Por Real decreto de 13 de Junio de 1890 se dispone: «Artículo 1.º Se modifica el art. 6.º del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles de servicio general, aprobado por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, quedando redactado en la forma siguiente: Cuando el camino se explote con una sola vía, se establecerán apartaderos de las dimensiones y en los puntos que en cada caso particular considere necesarios la Administración. Art. 2.º La modificación á que se

Art. 7.° Con la anticipación conveniente, antes de emprender la construcción de cada trozo del camino, deberá presentar la Empresa al Gobierno los planos en la escala de ... del trazado definitivo del ferrocarril. En estos planos se marcarán la posición y trazado de las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y extensión de los terrenos que se ocupen, con la designación de sus dueños ó poseedores. Acompañarán á este plano un perfil longitudinal, por el eje del camino, los perfiles transversales, el estado de las pendientes y el de las curvas, su radio y amplitud, la descripción, planos y presupuestos de las obras, y un dibujo del sistema de vía que se trate de adoptar.

Art. 8.° Aprobados estos documentos por el Gobierno, sacará la Empresa dos copias á su costa, que se autorizarán por la Dirección de Obras públicas. Una se entregará á la Empresa y otra á la Inspección facultativa.

Art. 9.° La Empresa no podrá hacer modificación alguna al proyecto aprobado sin autorización de la inspección del Gobierno.

Art. 10. Los pasos del ferrocarril al atravesar las carreteras generales, provinciales y vecinales, podrán ser á nivel, excepto en los casos que el Gobierno determine. En los pasos á nivel las barras-carriles se establecerán 0m,02 á 0m,03, más bajas que el firme de las carreteras, y será obligación de

---

refiere el artículo anterior, se aplicará lo mismo á las líneas que actualmente se hallan en construcción y á las que en lo sucesivo se construyan, que á las ya construídas».

la Empresa poner barreras que se abran hacia el exterior del ferrocarril, y un guarda destinado á este servicio, con las demás prevenciones que se juzguen convenientes para la seguridad del tránsito.

Art. 11. Los perfiles de explanación y obras de fábrica tendrán las dimensiones siguientes, según los casos:

	Para dos vías.	Para una vía.
Terraplenes.—Distancia entre las aristas superiores (1)		
— Distancia entre las aristas de la parte inferior del balasto (2).		
Desmontes. — Distancia entre las aristas de las cunetas (3)		
El balasto tendrá las mismas dimensiones que en los terraplenes		
Túneles.—Anchura de la sección de medida en el plano que pasa por las caras superiores de las barras carriles (4)........		
— Altura de la sección sobre el eje de cada una de las vías, medida sobre el mismo plano (5)		
Obras de fábrica.—Anchura entre los perfiles de los puentes, viaductos, etc. (6)...........		

(1) Se da un ancho de 9'05 m. para dos vías y 6'00 m. para una sola.

(2) 8'00 m. en dos vías y 4'40 m. en una.

(3) 8'50 m. en dos vías y 5'15 m. en una.

(4) 7'80 m. en dos vías y 4'20 m. en una.

(5) 5'50 m. en dos vías y lo mismo en una.

(6) 7'80 m. en dos vías y 4'20 en una.

Art. 12. Cuando el ferrocarril deba pasar por encima de una carretera general, provincial ó vecinal, la luz de los puentes que se construyan con este objeto será igual al ancho del firme de la carretera. La altura del intradós de la clave de los puentes de fábrica, ó de la parte inferior de los cerchones en los de madera y hierro, será por lo menos de 5 metros.

Art. 13. Siempre que el ferrocarril deba pasar por debajo de una carretera, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyen al efecto será igual al ancho del firme de la carretera. La luz de estos puentes será la que corresponda á los perfiles del art. 6.°, según sea el ferrocarril de una ó de dos vías, y la altura mínima desde el plano que pasa por la cara superior de los carriles hasta el intradós, sobre el centro de cada vía, será por lo menos de 5 metros 50 centímetros.

Art. 14. Cuando el camino de hierro deba inutilizar algún trozo de carretera construída y sea necesario variar el trazado de ésta, será de cuenta de la Empresa la construcción de las nuevas porciones. La anchura de éstas será la correspondiente á la clase de carretera, y sus pendientes no podrán pasar de 3 á 5 centímetros por metro, si fuese general ó provincial, ni de 5 á 7 centímetros por metro si fuese vecinal. El Gobierno, sin embargo, podrá alterar la cláusula precedente en algunos casos especiales.

Art. 15. En los subterráneos, cuya sección se sujetará á las condiciones que se expresan en el artículo 6.°, la Empresa hará todas las obras que sean

necesarias para precaver ó contener los derrumbamientos ó filtraciones.

Los pozos precisos para la ventilación y construcción de los subterráneos, no podrán abrirse en los caminos públicos, y en los que con este objeto abra la Empresa en otros parajes, deberá establecer brocales de fábrica de dos metros de altura.

Art. 16. En los puntos de encuentro del ferrocarril con las comunicaciones públicas y particulares, ó en sus inmediaciones, la Empresa construirá á su costa los puentes, trozos de carretera ó las demás obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones, y su duración no podrá pasar de un término que fijará el Gobierno.

Art. 17. Es obligación de la Empresa restablecer y asegurar á su costa el curso de las aguas, que se suspenda ó modifique por trabajos que de ella dependan.

Art. 18. Los trabajos de consolidación que haya que ejecutar en el interior de una mina en razón de la travesía de un ferrocarril y todos los perjuicios que se irroguen á los mineros, serán de cuenta de la Empresa del ferrocarril.

Art. 19. Establecerá la Empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotación. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la Empresa á facilitar el local conveniente en sus estaciones para dicho servicio. La

custodia, conservación y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones que establezca el Gobierno, será de cuenta de las Empresas.

Art. 20. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferrocarril sin que preceda autorización del Gobernador de la provincia en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino redactada por Ingenieros Inspectores del Gobierno, en que se declare que puede empezar la explotación.

Art. 21. Concluídos todos los trabajos, la Empresa hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plan detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias. Formará también un estado descriptivo de los puentes y demás obras de fábrica que se hayan construído. La Empresa formará á sus expensas y depositará en la Dirección general de Obras públicas un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento, del plano y del estado de las obras.

Art. 22. La Empresa está obligada á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparación y conservación, así ordinarios como extraordinarios.

Art. 23. El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados como los caminos del Estado: por consiguiente, los guardas y demás empleados que nombre la Empresa podrán usar las

mismas armas, y gozar las prerrogativas que disfrutan los del Gobierno, además de los distintivos que aquella les señale.

Art. 24. Serán de la elección de los empresarios los medios de ejecución, y los agentes y demás empleados en la construcción, conservacion y administración del ferrocarril (1).

Art. 25. La Empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión con arreglo á la tarifa que en ella se fije.

Art. 26. La Empresa formará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación del ferrocarril, sujetándolos á la aprobación del Gobierno.

Art. 27. La Empresa no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras Empresas que transporten viajeros por tierra ó por agua, bajo cualquier forma ó denominación que sea, como no se extiendan á todas las Empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos. Los reglamentos que se hagan, en conformidad de lo que se establece en el artículo anterior, prescribirán todas las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas Empresas de transportes en sus relaciones con el camino de hierro.

Art. 28. Las cartas y pliegos, así como sus conductores ó agentes necesarios al servicio del correo, serán transportados gratuítamente por los convoyes

---

(1) Entre las industrias ó trabajos que dan lugar á responsabilidad del patrono por *accidentes del trabajo*, se encuentra según el núm. 6.° del art. 3.° de la ley de 30 de Enero de 1900, la construcción, reparación y conservación de vías férreas.

ordinarios de la Empresa, en toda la extensión de la línea.

Para este objeto la Empresa reservará en cada convoy de viajeros ó mercaderías una sección especial de carruaje. La forma y dimensiones de esta sección serán determinadas por la Dirección de Correos.

Art. 29. Además podrá haber todos los días á la ida y á la vuelta de los convoyes ordinarios, uno ó más convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea, ó solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida, de día ó de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el Ministro de la Gobernación, oída la Empresa. Esta podrá conducir en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros y mercancías. Para cambiar las horas de salida deberá el Gobierno avisar á la Empresa con quince días de anticipación. La Dirección de Correos hará construir á sus expensas los carruajes propios al transporte de las cartas por convoyes especiales. La renovación y reparación de estos carruajes serán de cuenta de dicha Dirección; pero deberán guardarse y conservarse por la Empresa en sus cocheras, siendo de cargo de éstas todas las maniobras y gastos que exijan por los viajes. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla.

Art. 30. Fuera de las horas ordinarias de salida, el Gobierno podrá pedir también para el transporte especial de pliegos ú órdenes urgentes y salva

la observancia de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la Empresa deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnización, que se fijará convencionalmente ó por peritos.

Art. 31. El Gobierno, por causa de utilidad pública debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril.

Para determinar el precio de la compra, se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará á la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si este término fuese mayor de ..... por 100, se fijará la anualidad como si fuese el ..... por 100; si es menor y la Empresa cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos; pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Art. 32. Cualquier ejecución ó autorización ulterior de caminos, canal, ferrocarril, trabajos de navegación ú otros en la comarca donde esté situado el camino de hierro que sea objeto de la concesión, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á indemnización alguna por parte de la Empresa.

Art. 33. La Empresa no podrá oponerse á que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se abriesen con autorización del Gobierno, salva la indemnización á que haya lugar

por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.

Art. 34. Las Empresas á quienes el Gobierno concediese la facultad de que habla el artículo anterior, podrán hacer circular sus carruajes, vagones, máquinas, trenes, etc., sobre una parte ó el total del ferrocarril objeto de la presente concesión, pagando los premios anotados en la tarifa, y cumpliendo exactamente los reglamentos de policía que que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino. Esta facultad será recíproca, y, por lo tanto, los empresarios la podrán ejercer en los ferrocarriles que se abran como ramales ó prolongación del que han de ejecutar.

Además, las citadas Empresas y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros, etc., en todos los descansos, paradas, estaciones, almacenes, etc., que se establecieren, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferrocarriles que fueren su prolongación; podrán además dichas Empresas proveerse de agua y de carbón, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la Empresa concesionaria, ó establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Art. 35. En los casos que las Empresas de los ramales ó prolongaciones no quisieren usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte de los puntos extremos de varias líneas. Si tal suce-

diese, el Gobierno providenciará lo conveniente para restablecer el servicio.

Art. 36. La Empresa que por causas imprevistas se encuentre en la necesidad de servirse del material perteneciente á otras, pagará una indemnización correspondiente al uso y deterioro de este material. En el caso que las Empresas no se pongan de acuerdo sobre la indemnización ó sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno proveerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

Art. 37. Al expirar el término de la concesión, ó en los demás casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará á la Empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y plano estadístico mencionado en el art. 22, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas las dependencias y productos.

La Empresa tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y de descarga, establecimiento de los puntos de partida y arribo, casas de guardas, y vigilantes y oficinas de percepción: tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio.

El material de explotación será, por lo menos, el que como mínimo se fije en las condiciones particulares de la concesión.

En los ..... años que precedan al término de la

concesión, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino, y de emplearlos en conservarle en buen estado con sus dependencias, si la Empresa no tratase de llenar completamente esta obligación.

Art. 38. Además de estas condiciones, se obliga la Empresa á observar todas las marcadas en la ley general de Ferrocarriles, ley de Policía, reglamentos de policía de la explotación y demás disposiciones vigentes, y que en lo sucesivo se dictaren como regla general para esta clase de Empresas.

Art. 39. Para el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa, estará sujeta á la inspección que el Gobierno determine.

Art. 40. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponda hacer al Gobierno con motivo de las inspecciones, reconocimiento y cualquiera otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferrocarril, la Empresa depositará anualmente en ....., á disposición del Gobierno, una cantidad que no podrá exceder á la que se señale como máximo en el pliego particular de condiciones de cada línea.

Art. 41. La Empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en ..... Si se faltase por la Empresa á cualquiera de estas disposiciones, ó su representante se hallase ausente de ....., será válida toda obligación hecha á la Empresa concesionaria, con tal que se deposite en la Secretaría del Gobierno político de .....

Art. 42. Las contestaciones que puedan ocurrir entre la Empresa y el Gobierno acerca de la ejecución ó interpretación de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y Tribunales designados ó que en adelante conozcan en los asuntos contenciosos de las obras públicas á cargo del Estado.

MODELO DE TARIFA

TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE ....

		PRECIOS		
		De peaje.	De transporte.	TOTAL
	Por cabeza y kilómetro.			
Viajeros.......	Carruajes de primera clase..........			
	Idem de segunda.....................			
	Idem de tercera.....................			
Ganados.......	Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro..................			
	Terneros y cerdos..................			
	Corderos, ovejas, cabras............			
	Por tonelada y kilómetro.			
Pescado.......	Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros..............			
Mercaderías....	*Primera clase.*—Fundición moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceites, algodones, lanas, maderas de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados......			

		PRECIOS		
		De peaje.	De transporte.	TOTAL
Mercaderías....	*Segunda clase.*—Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, cok, carbón de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundición en bruto, hierro en barra ó palastro, plomo en galápagos..........			
	Tercera clase.—Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.......			
Objetos diversos.	Vagón, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy..........................			
	Todo vagón ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó en mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro			

de este peaje como si estuviera vacío..............................

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender..

Por pieza y kilómetro.

Carruaje de dos ó cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior. Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en...

En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y lres en los de dos: los que pasen de este número prgarán la tarifa de los àsientos de segunda clase..

Disposiciones que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.ª La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia: de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.ª La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.ª Las mercaderías que, á petición de los que las remesen, sean transportadas con la velocidad que los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la Empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior. Las rebajas de tarifas se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte, y deberán anunciarse al público, por lo menos, con quince días de anticipación.

5.ª Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, sólo pagará el precio de su asiento.

6.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa, se considerarán para el cobro

de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

7.ª Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa, no son aplicables: primero á todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos. Segundo, a toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos.

Sin embargo, la Empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más por peaje y transporte. La Empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras. Si la Empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.ª Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. A todos los objetos que, no estando expresados en ella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados

separadamente. Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la Empresa. Pasando de 50 kilogramos el precio de una bala será ..... por kilómetro, sin que pueda bajar de ..... cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.ª En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la Empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie, serán transportados en el orden de su número de registro.

10. En el precio del transporte se considerarán incluídos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y de almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

11. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comisión de sus mercaderías y el transporte de éstas desde sus almacenes al camino de hierro y viceversa, sin que por eso la Empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición anterior.

12. En el caso de que la Empresa hiciese algún convenio para la comisión y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

13. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para volver á sus

hogares después de licenciados, no pagarán por sí y sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la Empresa pondrá inmediatamente á su disposición por la mitad del precio de tarifa todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspección y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuítamente en los carruajes de la Empresa, igualmente que los empleados del telégrafo en el caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial (1).

Madrid 15 de Febrero de 1856.—Aprobado por Su Majestad.—*Luxán*.

---

(1) Por Real orden circular de 9 de Octubre de 1901, se dispone que las Compañías de ferrocarriles sólo faciliten pasaje al personal militar que presente las listas de embarque autorizadas por funcionarios competentes, haciendo á éstos responsables de las que indebidamente autoricen; y se dictan, además, reglas para obtener el reintegro de los pasajes. La Real orden de 18 de Agosto de 1904 dispone, que, conforme al art. 56 del reglamento de transportes del ejército de 24 de Marzo de 1891, hecho extensivo á Marina por Real orden de 19 de Junio último, en los puntos en que no exista Comisario de Marina ú oficial de administración de la misma que autoricen las listas de embarque que se les presenten ó remitan, según la categoría del personal á que se refieran, en los casos que para los jefes y oficiales del Ejército compete hacerlo á los Comisarios de Guerra ú oficiales de transportes que expresa el referido artículo, lo verifique únicamente el Alcalde de la localidad de que parta el viaje.

II

Instrucciones relativas al acotamiento y plan definitivo de las obras ferroviarias, aprobadas por Real orden de 16 de Julio de 1855.

1.° Los documentos que las Compañías están obligadas á entregar al Gobierno á la conclusión de las obras son los siguientes:

Plan detallado del camino y sus dependencias.

Estados descriptivos de las obras.

Actas de amojonamiento de las propiedades.

De los planos.

2.° Los planos deberán extenderse en hojas, comprendiendo precisamente cada una un trozo de cinco kilómetros, con arreglo á las escalas siguientes:

Para los planos 1/5'000.

Para el perfil longitudinal se aplicará la misma escala anterior para las horizontales, y 1/500 para las verticales.

Para las obras de fábrica, estaciones, edificios, etcétera, serán de 1/100 cuando la luz del arco ó extensión de la obra no pase de 50 metros: de 1/200 para las líneas de 150 metros, y de 1/400 para las que excedan de 150 metros.

Para los subdetalles se emplearán de 1/50 y 1/25.

3.° La vía estará representada en los planos por dos líneas paralelas: los hitos del amojonamiento por pequeños círculos de 0,001 de diámetro: el límite de la zona de propiedad por una línea delgada

y el de los términos de los pueblos por líneas interrumpidas.

4.° En las líneas que representan la vía, se señalará la situación de los pasos superiores, inferiores ó de nivel; la de las alcantarillas, pontones, puentes, viaductos, túneles y la división y numeración de los kilómetros. En sus inmediaciones se marcará la posición de las casillas, depósitos de aguas, estaciones, talleres y demás dependencias del camino.

5.° Se acotarán en los mismos planos el arrumbamiento y longitud de la parte recta de la directriz; el valor del ángulo de la intersección de los tramos, y el radio y amplitud de las curvas.

6.° Se fijarán también los hitos del amojonamiento, colocándolos en los ángulos de la línea de división, y acotando el valor de ellos y la longitud de los lados.

7.° Sobre esta línea de división se marcará el límite de las propiedades contíguas expresando el nombre de sus dueños.

8.° Se marcará también y se expresarán los límites de los términos municipales.

9.° En el perfil longitudinal se acotará las partes correspondientes á las enfilaciones rectas y á la amplitud de las curvas del plano, y además la longitud é inclinación de las rasantes.

10. Las estaciones se representarán en planos especiales con la escala de 1/400, figurando la planta de los edificios, los cambios de vía, la situación de las plataformas, de los depósitos, de las agujas, etcétera.

11. Los planos de las obras de fábrica y de los edificios constarán de alzado, planta y perfiles longitudinal y transversal.

Las diferentes obras de igual clase y dimensiones podrán representarse con un solo modelo.

En las grandes obras de puentes, viaductos, etc., que se representan con la escala de 1/400, se detallará la construcción del tramo ó arco primero, con el estribo y pila en la escala de 1/100, sin perjuicio de representar los subdetalles en las de 1/50 y 1/25.

Tanto los planos de las obras de la vía como los de los edificios, se acotarán en todas sus partes.

Estados de obras.

12. Las Compañías presentarán una memoria descriptiva que expresará la longitud de la línea, su división en trozos, la designación de los puntos principales y de divisorias y ríos, las dimensiones generales de la vía, y el sistema ó sistemas adoptados en ellas.

13. Formarán también un estado en el que se expresen el arrumbamiento y longitud de la parte recta de los tramos, el valor de los ángulos de intersección; el radio y amplitud de las curvas; la longitud é inclinación de las rasantes, y el área de la zona que forma la propiedad del ferrocarril en cada término.

14. Redactarán además un estado descriptivo de las obras de fábrica y edificios, que exprese su clase, sus condiciones especiales de construcción, tales como las fundaciones, el sistema, los materiales

y todos los detalles que den á conocer su naturaleza y su estado.

Acotamiento.

15. El acotamiento se hará por términos municipales; previa citación que se hará con quince días de anticipación en el *Boletín oficial* y en el pueblo correspondiente, y asistiendo al acto el Alcalde, los dueños de las propiedades colindantes, ó sus apoderados, el procurador síndico, el ingeniero designado por el Gobierno y el representante de la Compañía.

16. Con presencia de los expedientes de expropiación, se procederá á trazar sobre el terreno las líneas-límites de las propiedades particulares y del ferrocarril, colocando un hito de piedra en cada ángulo de la divisoria, ó de kilómetro en kilómetro si fuese mayor la longitud de una recta y no hubiese obstáculos intermedios que impidan ver desde cada hito el más inmediato, en cuyo caso se pondrán más próximos y tendrán las dimensiones necesarias para que desde cada uno se divisen los contiguos.

17. Las dudas que se ofrezcan se decidirán por dos peritos, nombrados uno por la Compañía y otro por el propietario respectivo; y en caso de discordia, decidirá otro tercero designado por el Juez de partido.

18. Se extenderá un acta del amojonamiento de cada término, y en ellas se expresarán las operaciones practicadas, la situación de los hitos, la longitud de los lados de la divisoria, el valor de los ángulos, la parte de la línea que separa la propiedad

de cada terrateniente y su nombre; y esta acta la firmarán el Alcalde, el Procurador síndico, el Ingeniero del Gobierno, los propietarios respectivos ó sus apoderados, el representante de la Compañía y los peritos que hubiesen intervenido en dicha operación, reservándose la Compañía este documento, y dejando una copia legalizada en el archivo del Ayuntamiento respectivo.

19. La Compañía entregará al Gobierno:

1.º Los planos redactados con sujeción á lo que previenen los artículos desde el 2.º al 11 inclusive, firmados por el Ingeniero de ella y por el Director ó propietario de la misma, y visados por el Ingeniero del Gobierno.

2.º Los estados á que se refieren los artículos 12 al 14 inclusive, firmados por el mismo Ingeniero de la Empresa y Director ó propietario, é igualmente visados por el Ingeniero del Gobierno.

3.º Copia legalizada de las actas de amojonamiento por términos de toda la línea, hechas con sujeción á las prevenciones de los artículos 15 al 18 inclusive.

III

Reglamento para la intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles, aprobado por Real decreto de 15 de Septiembre de 1895.

CAPÍTULO PRIMERO

DEL OBJETO Y ORGANIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES.

Artículo 1.º Corresponde á la Intervención de ferrocarriles cuanto se refiere á la explotación comercial, á las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos á este servicio, á la acción y vigilancia que compete ejercer al Gobierno sobre este personal, á la seguridad de la circulación en caso de atentados contra los trenes ó de alteración de orden público, y á la del viajero y mercancías, así como á la comodidad del primero en el interior de los trenes.

Art. 2.º Para el servicio de Intervención de ferrocarriles se considera como formando un solo grupo la red de los que se hallan en explotación y los que en adelante se construyan.

Art. 3.º El personal que ha de desempeñar la Intervención se compondrá de un Interventor central, Inspector general de segunda clase ó Ingeniero Jefe de primera del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; cuatro Interventores de zona, Ingenieros primeros del citado Cuerpo, de la clase de primeros ó segundos; Interventores de línea y de sección, cuyo número y sueldo serán los que se fijen en las

leyes de Presupuestos, con arreglo á las necesidades del servicio.

Las gratificaciones por motivo de residencia en Madrid serán:

	Pesetas.
Ingeniero Interventor central............	1.500
Idem íd. de zona......	1.000
Interventores de línea afectos á la oficina.	500
Idem de sección íd. íd......................	500

Art. 4.° Al frente del grupo total formado por las líneas en explotación estará el Interventor central, teniendo á sus órdenes á los de zona, línea y sección. Cada Interventor de zona estará encargado de las líneas que determine el central, teniendo á sus órdenes á los de línea y sección. Los Interventores de línea cuidarán de la línea ó parte de ella que fije el central, teniendo bajo sus órdenes á los de sección, los cuales vigilarán las estaciones que el Jefe de la Intervención determine.

Art. 5.° El Interventor central y los de zona residirán en Madrid, donde se establecerá la oficina central, así como los Interventores de línea y sección afectos á esta dependencia. Los demás Interventores de línea residirán dentro de la línea cuya vigilancia les está encomendada y en el punto que fije la Dirección general, á propuesta del Interventor central, para lo que formará las plantillas correspondientes. Los Interventores de sección tendrán su residencia dentro de la parte de línea puesta á su cargo, y en el punto que marque el central, á propuesta del Interventor de zona correspondiente,

excepto los destinados á la Intervención central, que residirán en Madrid.

Art. 6.º Los Interventores de línea y sección formarán un Cuerpo auxiliar de Obras públicas análogo á los de Ayudantes, Sobrestantes y Torreros, y por lo tanto con sus mismas prerrogativas y derechos.

Art. 7.º Las atribuciones y deberes del personal afecto á la Intervención de ferrocarriles serán las que se marcan en los capítulos siguientes.

CAPÍTULO II

DEL INTERVENTOR CENTRAL

Art. 8.º El Interventor central vigilará por sí y por medio de los demás empleados de la Intervención, el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones generales referentes á la policía de los ferrocarriles en la parte administrativa y á su explotación comercial, cuidando muy preferentemente de que se observen en todo aquello que le compete, según lo dispuesto en el art. 1.º del presente reglamento, las prescripciones de los títulos 4.º y 5.º de la ley de 23 de Noviembre de 1877 sobre policía de ferrocarriles y en los capítulos 3.º, 7.º, 8.º, 9.º y 10 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de dicha ley, así como todas las medidas especiales que para la seguridad de las líneas, en el caso de alteración del orden público, crea conveniente dictar el Gobierno.

Art. 9.º Cuidará de que por los empleados de las

Compañías afectos á la explotación comercial se dé cabal cumplimiento á todas las mencionadas disposiciones; de que haya el personal de esta clase necesario y reuna las condiciones que exige el buen desempeño del servicio que le está encomendado; de que guarde las debidas atenciones con el público y de que en casos de perturbación de la tranquilidad pública, se cumplan estrictamente cuantas medidas crea conveniente adoptar el Gobierno respecto al servicio á que está afecto en las diferentes líneas.

Art. 10. Exigirá con todo rigor que sólo se haga uso del telégrafo de las Compañías para los partes de servicio, los transmitidos por el Ministerio de Fomento, la Inspección facultativa y la Intervención, no sirviendo al público más que en el caso de estar debidamente autorizado por la Superioridad. Cuidará asimismo que sólo se conduzca por los trenes la correspondencia oficial de las Compañías, Inspección é Intervención.

Art. 11. Propondrá al Gobierno la separación de los empleados de las Compañías que cometieren cualquier falta grave contra lo prevenido en los tres artículos anteriores, ó que por su proceder juzgue peligrosa su permanencia en el servicio, en cuyo caso podrá suspenderles de empleo, si así lo juzga oportuno, sin perjuicio de dar conocimiento á las Autoridades correspondientes, cuando las circunstancias lo exijan, para que procedan á lo que haya lugar.

Art. 12. Pondrá inmediatamente en conocimiento de la Dirección general de Obras públicas

los sucesos é incidentes de importancia que ocurran en las líneas, proponiendo en los casos que le concierne las medidas que deben adoptarse, y obrando por sí y bajo su responsabilidad, cuando las circunstancias lo exijan, pero debiendo dar parte á la Superioridad de las disposiciones que adopte siempre que su gravedad así lo requiera.

Art. 13. Reclamará de las Compañías y de cualquiera de sus empleados cuantos datos juzgue necesarios, debiendo los de mayor categoría darle inmediatamente conocimiento en las visitas que haga á las líneas, de las alteraciones que ocurran en el servicio de que están encargados, sin perjuicio de los partes especiales prescriptos en el reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

Art. 14. Ejercerá las atribuciones que se le asignen por reglamentos especiales respecto á aquellos caminos que disfruten la garantía de un mínimo de interés ó que hayan recibido préstamos ó subvenciones del Estado.

Art. 15. Foliará y rubricará los libros de reclamaciones mencionados en el art. 104 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

Art. 16. Dirigirá á las Compañías las advertencias á que puedan dar lugar las reclamaciones del público, poniendo en conocimiento del Gobierno las que por su importancia así lo exijan.

Art. 17. Remitirá informadas á la Dirección general de Obras públicas las tarifas que las Compañías traten de aplicar, para su superior aprobación, suspendiendo en el acto las que usen indebidamente las Compañías, así como los contratos parti-

culares, dando parte al Gobierno para que adopte la resolución que juzgue oportuna.

Art. 18. Informará los cuadros de marcha de trenes, respecto á las paradas, distribución de fondas y cuanto se refiera al servicio que le está encomendado.

Art. 19. Rectificará los portes que los remitentes crean equivocados, indicando á las Compañías el error cometido, si le hubiere, y procurará, después de oir á éstas, que se devuelvan en caso de conformidad las cantidades cobradas de más.

Art. 20. Vigilará todos los contratos que hagan las Compañías con otras ó con particulares que puedan afectar á la explotación mercantil, como fondas, cantinas, etc., etc., para averiguar si con ellos se dañan á los intereses del público, suspendiéndolos en el caso que así suceda, y dando cuenta á la Superioridad de la determinación que ha tomado, para que resuelva lo que juzgue oportuno.

Art. 21. Cuidará que la percepción de los precios de peaje y de transporte y la de gastos de accesorios para que estén autorizadas las Empresas se arreglen á lo prescrito en cada caso; suspendiendo el servicio si así no sucediera, y poniendo el hecho en conocimiento de la Superioridad para que resuelva lo que crea conveniente.

Art. 22. Llevará, en la forma que determine, la estadística de circulación de viajeros y transportes de mercancías y demás efectos, de los gastos de explotación y de los rendimientos, para lo cual podrá reclamar la presentación de los registros en que

consten los ingresos y gastos de la línea y la expedición y llegada de efectos y mercancías.

Art. 23. Informará los reglamentos especiales para el servicio y explotación de cada línea, relativos á la parte comercial, y los elevará á la aprobación del Gobierno.

Art. 24. Cursará con su informe las propuestas, solicitudes, reclamaciones y consultas que las Compañías eleven al Gobierno respecto de cualquier asunto relacionado con su servicio, y transmitirá á las mismas las decisiones de la Superioridad que á éste hagan referencia.

Art. 25. Propondrá á los Gobernadores las multas que deban imponerse á las Empresas de los ferrocarriles, con arreglo á la ley de 23 de Noviembre de 1877, en lo que se refiera al servicio de que está encargado; de cada una de estas propuestas trasladará copia al Ministerio de Fomento.

Art. 26. Se entenderá directamente con los Gobernadores de provincia, y reclamará su auxilio, si fuere necesario, para obtener de las Autoridades locales su cooperación, á fin de evitar cualquier atentado contra la seguridad de los trenes.

Art. 27. Informará á los Gobernadores de provincia y á las Autoridades judiciales sobre cuantos asuntos dentro de sus atribuciones respectivas consideren oportuno consultarle.

Art. 28. En caso de intentarse interrumpir violentamente la circulación de los trenes, el Interventor central ó de zona en quien delegue acudirá por el primer tren ó máquina que salga al punto del suceso, y hará cuantas diligencias sea posible para

descubrir, prender y entregar al Tribunal correspondiente á los culpables, dando cuenta detallada de todo á la Dirección general de Obras públicas y proponiendo las medidas que, á su juicio, sea conveniente adoptar para evitar estos atentados.

Art. 29. Cuando fueran de temer en alguna línea acontecimientos de este género, además de proponer á la Superioridad las medidas conducentes, según los casos, reclamará de las Autoridades correspondientes que los trenes sean escoltados por fuerzas del Ejército ó de la Guardia civil, y que se vigilen convenientemente puntos determinados de la vía, haciendo á las Compañías las debidas observaciones para asegurar la circulación de los trenes.

Art. 30. Cuando por cualquier circunstancia haya afluencia extraordinaria y prevista de viajeros en una línea, ó deban tener lugar transportes considerables de tropa, el Interventor central ó Interventor de zona ó línea en quien delegue, examinará con anticipación si las Compañías han adoptado las disposiciones necesarias para verificarlos con toda regularidad, haciendo en caso contrario las observaciones convenientes al objeto, y vigilará por sí mismo ó por medio de sus subalternos dichos transportes, para que, tanto por el personal de las Compañías, como por los viajeros y fuerza armada, se cumplan rigurosamente las disposiciones adoptadas y se evite toda causa de confusión y de irregularidad en la marcha de los trenes.

Art. 31. El Interventor central presentará anualmente á la Dirección general de Obras públicas una Memoria razonada, en la que haga constar para

cada línea todos los datos relativos á la explotación comercial y modo de efectuarla, á los ingresos y gastos, informando sobre los particulares de importancia, y proponiendo las modificaciones que convenga introducir en los reglamentos respectivos, así como cuantas medidas sea necesario adoptar para el mejor servicio.

Art. 32. El Interventor central visitará la red de ferrocarriles en explotación una vez por lo menos al año.

CAPÍTULO III

INTERVENTORES DE ZONA

Art. 33. La red de ferrocarriles en explotación se dividirá en tres zonas, que recibirán los nombres de primera, segunda y tercera, y cada una de ellas abarcará las siguientes Inspecciones facultativas:

Primera zona: *Norte y Noroeste.*

Segunda zona: *Madrid y Oeste.*

Tercera zona: *Este y Sevilla.*

Art. 34. Al frente de cada una de estas zonas habrá un Interventor de este nombre, Ingeniero primero de Caminos de la clase de primeros ó segundos. La distribución de las zonas entre el personal afecto á la Intervención de ferrocarriles se hará por el Interventor central.

Art. 35. Tendrán los Interventores de zona, dentro de cada una de ellas, las atribuciones que las delegue el central, á cuyas órdenes están en absoluto.

Art. 36. Además de estos funcionarios, habrá

otro de la misma clase que tendrá á su cargo la Secretaría y Archivo de la Intervención central de ferrocarriles.

Art. 37. Deberán visitar las líneas que tienen á su cargo dos veces por lo menos al año, mas todas aquellas que el Interventor central les ordene, por requerirlo así el servicio de la Intervención de ferrocarriles.

En estas visitas vigilarán si se cumplen por los empleados de las Compañías, por el público y por los funcionarios de la Intervención cuanto se previene en los arts. 8.º, 9.º, 10 y 11 del presente Reglamento, dando parte de cuanto observen al Interventor central.

CAPÍTULO IV

INTERVENTORES DE LÍNEA

Art. 38. Los Interventores de línea á las inmediatas órdenes de los de zona, vigilarán por sí y por medio de los de sección afectos á la línea de que están encargados, que se cumpla por los empleados de la Compañía y por el público cuanto se previene en los arts. 8.º, 9.º, 10 y 11 de este Reglamento. Los Interventores de línea afectos á la oficina central despacharán los asuntos que les encomienden sus respectivos Jefes.

Art. 39. Cuando por algún empleado de la Compañía se faltare á lo prevenido en los artículos anteriormente citados, darán conocimiento al Interventor de zona, para que éste á su vez lo haga al central, proponiéndole lo que á su juicio proceda.

Si la falta fuere cometida por algún viajero ó persona extraña al ferrocarril, dará cuenta además á la Autoridad que corresponda, deteniendo al culpable cuando la gravedad del caso así lo exigiere.

Si se temiese la alteración del orden público, podrán además los interventores de línea reclamar el auxilio de las Autoridades más inmediatas y adoptar por sí, y bajo su responsabilidad, las resoluciones convenientes, sin perjuicio de dar conocimiento de todo al Interventor central.

Art. 40. Informarán, proporcionarán los datos necesarios y pondrán en conocimiento de los Interventores central y de zona cuantos asuntos se refieren á los arts. 12 y 13 y los comprendidos entre el 15 y el 24, mas los 28, 29 y 30 del presente Reglamento, así como sobre la salida y llegada de los trenes, los retrasos que éstos hayan tenido y, en general, sobre todas las cuestiones económicas, comerciales y de policía en las que juzguen oportuno sus Jefes consultarles.

Art. 41. Cuidarán de que se cumplan todas las disposiciones dictadas para que el servicio de transportes no se interrumpa en los extremos de las líneas que se hallan enlazados con otras.

Art. 42. En el caso de ocurrir algún incidente en la explotación y en los previstos en el art. 28 del presente Reglamento, los Interventores de línea, además de dar parte por telégrafo al central, se presentarán en el plazo más breve posible en el lugar de la ocurrencia, prestarán toda clase de auxilio á los heridos, si los hubiere, coadyuvarán con los agentes de las Compañías á remediar las conse-

cuencias del suceso y harán cuantos esfuerzos estén á su alcance para descubrir á los causantes del siniestro, si éste fuera producido por algún ataque de personas ajenas al servicio, instruyendo en este caso las oportunas diligencias y entregando éstas y los culpables, de ser posible detenerlos, á la Autoridad correspondiente, dando cuenta de todo por escrito al Interventor de zona, para que éste lo haga á su vez al central.

Art. 43. Procurarán descubrir si se proyecta algún atentado contra la línea de que están encargados, y en caso de ser cierto el temor, lo pondrán en conocimiento de sus Jefes, de oficio ó por telégrafo, según la urgencia, proponiéndoles las medidas que crean convenientes para evitarle, y reclamando desde luego en casos graves de la Autoridad más in mediata el concurso de la fuerza pública para la custodia de los trenes ó de la línea.

Art. 44. En los casos indicados en el art. 30 de este Reglamento, los Interventores de línea propondrán al central as medidas que, á su juicio, deban adoptarse para realizar los transportes con toda regularidad, y cuidarán por sí mismos y por medio de los Interventores de sección puestos á sus órdenes, á quienes darán las convenientes instrucciones, de que las disposiciones que se hayan adoptado sean cumplidas fiel y rigurosamente, tanto por los empleados de las Compañías, como por los viajeros y por las fuerzas del Ejército que se transportan.

Art. 45. Recorrerán dos veces al mes por lo menos la línea puesta á su cargo, sin perjuicio de las visitas extraordinarias debidamente justificadas

que exija el cumplimiento de lo prevenido en los artículos anteriores, y darán á los Interventores central y de zona un informe mensual sobre la manera cómo se ha verificado el servicio cuya vigilancia les está encomendada, consignando en él cuantas observaciones debieran, á su juicio, tenerse presentes para mejorarla. Los Interventores de línea llevarán los mismos libros y diarios que los de sección.

CAPÍTULO V

INTERVENTORES DE SECCIÓN

Art. 46. Los Interventores de sección á las in-inmediatas órdenes del de línea correspondiente cuidarán de que se cumplan por los empleados de las Compañías y por el público cuanto previenen las disposiciones consignadas en los arts. 8.º, 9.º, 10 y 11 del presente Reglamento. Los de sección afectos á la oficina central despacharán los expedientes que sus Jefes les ordenen.

Art. 47. Cuando algún empleado de las Compañías cometiere alguna falta contra lo prevenido en los artículos anteriormente mencionados, los Interventores de sección darán inmediatamente conocimiento al de línea, con todos los datos necesarios, para que éste pueda proponer al de zona y éste á su vez al central lo que proceda. Si la falta fuere cometida por algún viajero ó persona extraña al ferrocarril, darán cuenta además á la Autoridad que corresponda, deteniendo al culpable, cuando

la gravedad del caso ú otras circunstancias lo re quieran.

Art. 48. Los Interventores de sección son los agentes encargados de entender directamente en las reclamaciones del público relativas á las faltas de las Empresas, y podrán adoptar en lo concerniente á los viajeros las disposiciones convenientes, debiendo en caso contrario reclamar el auxilio de las parejas de la Guardia civil de servicio en las estaciones, sin perjuicio del oportuno parte á sus Jefes, y cuando procediere á la Autoridad local. También estará á su cargo cuanto se refiera á la limpieza, alumbrado, calefacción, etc., etc., de las estaciones y trenes, dando parte de las faltas que en este servicio encuentre á su Jefe inmediato.

Art. 49. Indicarán con toda cortesía en este acto del servicio, así como en todo otro, á los particulares que deseen presentar una reclamación contra la Empresa por averías, retrasos, pérdidas, tarifas ó cualquiera otra causa, la manera de hacerla y el Tribunal correspondiente á quien debe dirigirse en último extremo, en el caso de que por su gestión no se consiga el arreglo inmediato de sus pretensiones.

Art. 50. Corresponde también á los Interventores de sección instruir sumarias, informaciones sobre las faltas y delitos comunes que se cometan en el camino y sus dependencias y en los trenes; detener á los que aparezcan infraganti, como sus autores y cómplices, siempre que por su gravedad y naturaleza de los hechos se considere necesario, entregándolos precisamente dentrc de las veinti-

cuatro horas siguientes, así como las diligencias practicadas, á la Autoridad gubernativa ó judicial á quien competa el conocimiento del asunto. Si dichas Autoridades se presentaren en el lugar del suceso, la entrega se hará en el acto de la presentación, cesando los Interventores de sección de obrar por sí. Del suceso y del resultado de sus actuaciones darán noticia detallada al Interventor de línea para que éste lo haga con urgencia al de zona y éste al central, poniéndolo en casos graves por telégrafo en conocimiento de sus Jefes.

Art. 51. Los Interventores de sección llevarán siempre consigo un Diario, en que anotarán cuantas observaciones hagan en el servicio de su cargo. Este registro será precisamente rubricado por sus Jefes en las visitas que hagan á su sección, prohibiéndose en él las raspaduras ó enmiendas, debiendo salvar por notas los errores que se cometan.

Art. 52. Los Interventores de sección tendrán además dos libros de registro, uno de entrada en que anotarán todas las comunicaciones que reciban de sus Jefes, y otro de salida, para la correspondencia á que dé lugar el servicio. Estos registros serán visados mensualmente por el Interventor de línea, y por los de zona y central cuando hagan la visita al ferrocarril á que estén afectos dichos empleados.

Art. 53. En los casos previstos en los arts. 43 y 44 del presente Reglamento, procederán con arreglo á lo que en ellos se previene para los Interventores de línea, hasta que presentándcse el Jefe inmediato le entere de todo lo ocurrido, cumplien-

do después cuanto éste crea conveniente ordenarles.

Art. 54. Cuando ocurran los transportes de que habla el art. 30 de este Reglamento, los Interventores de sección, además de cumplir exactamente lo que sus Jefes les ordenen, procurarán por su parte que estos transportes se lleven á cabo con la mayor regularidad posible y sin ningún accidente.

Art. 55. Los Interventores de sección visitarán á lo menos una vez por semana todas las estaciones de su cargo, deteniéndose en ellas el tiempo estrictamente necesario para vigilar cuanto se refiere al servicio mercantil, hacer las oportunas observaciones y tomar los datos que crean convenientes.

Art. 56. Formarán el último día de la semana un parte con cuantas observaciones hayan hecho, y le remitirán al Interventor de línea correspondiente.

Art. 57. Los partes mensuales comprenderán las estaciones visitadas y trenes examinados en cada uno de los días á que el parte se refiera, y las observaciones hechas y datos tomados, que se clasificarán en cinco grupos:

1.º *Policía de las estaciones.*

2.º *Servicio y transporte de viajeros y equipajes.*

3.º *Idem íd. de mercancías de todas clases.*

4.º *Aplicación de tarifas.*

5.º *Notas diversas*, que comprenderán desde luego la copia ó extracto de las reclamaciones suscritas por los viajeros, remitentes ó consignatarios en el libro correspondiente, y además cuanto con-

sideren digno de elevar al conocimiento de sus Jefes.

Art. 58. Sin perjuicio de los partes semanales, los Interventores de sección deberán dar inmediatamente aviso á sus Jefes de cualquier falta que por su gravedad exigiese pronto remedio, y de todos aquellos sucesos relacionados con la explotación comercial que fuera urgente elevarlos al conocimiento de sus Jefes.

Art. 59. De los anteriores artículos se deduce que se deben considerar á los Interventores de sección como Comisarios de policía en la vía, estaciones, patios y trenes, y Jueces instructores mientras no llegan los propietarios correspondientes.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 60. Los empleados de la Intervención podrán viajar en toda clase de trenes ó máquinas solas en sus respectivas secciones ó líneas, y penetrar en las diversas dependencias de las estaciones, exceptuando tan sólo las destinadas á habitaciones privadas de los empleados.

Art. 61. En todos los actos del servicio, y particularmente en las estaciones y trenes, es obligación precisa para los Interventores de sección y línea presentarse con el uniforme correspondiente, que fijará la Dirección general de Obras públicas.

Art. 62. Todos los empleados de la Intervención son responsables de sus actos, especialmente

de la exactitud y veracidad de los datos, noticias é informes que den en cumplimiento de su deber.

Art. 63. Ningún empleado de la Intervención podrá separarse del punto, sección ó línea que le esté señalado còmo residencia ordinaria, sin la competente licencia.

Las solicitudes de licencia del personal serán cursadas por sus Jefes respectivos.

Art. 64. Cuando algún empleado de la citada Intervención fuere dado de baja, en virtud del oportuno expediente, entregará á su Jefe inmediato todos los efectos que hubiere recibido, como libros, oficios, minutas, borradores de partes y demás documentos que obren en su poder referentes al servicio.

Art. 65. La conducción de la correspondencia oficial entre los diversos empleados de la Intervención será encomendada á los Jefes de tren, sin perjuicio de los casos particulares ó extraordinarios en que se disponga remitirla por el correo.

Art. 66. Las indemnizaciones de viajes de los Interventores de ferrocarriles se sujetarán á lo que dispone el art. 6.° de la instrucción de 1.° de Agosto de 1892, equiparando los de línea á los Ayudantes de Obras públicas, y los de sección á los Sobrestantes (1).

Madrid 15 de Septiembre de 1895.—Aprobado por S. M.—*A. Bosch.*

---

(1) La instrucción vigente es de 25 de Abril de 1900.

IV

Inspección administrativa.—Reglas para su funcionamiento aprobadas por Real orden de 26 de Agosto de 1899.

Primera. Los Ingenieros, primeros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles, tendrán, respecto á la inspección administrativa de dichas vías, los deberes y atribuciones que á continuación se expresan:

(Los números 1.º á 20 y 23 á 26 son copia literal de los artículos 8.º á 31 del reglamento de 15 de Septiembre de 1895, inserto anteriormente).

21. Cuidarán de que todos los informes que deban elevar á la Dirección general de Obras públicas y á los Gobernadores civiles vayan acompañados de copia literal de los que hayan emitido sobre el mismo asunto los Ingenieros encargados del servicio.

22. Remitirán á las Autoridades judiciales, con su V.º B.º, los informes pedidos por aquéllas y que hayan evacuado los Ingenieros de Caminos ó Mecánicos, sin perjuicio de emitir además su propio dictamen cuando las circunstancias del caso así lo exijan, pero acompañando entonces copia literal del informe emitido por los Ingenieros encargados.

Segunda. Los Ingenieros segundos, Jefes de las Divisiones, auxiliarán á los primeros en el ejercicio del cargo, desempeñando por delegación los servicios, lo mismo del orden técnico que administrativo, que les confieran, y sustituyéndoles, cuando aquéllos así lo dispongan, ya en las visitas á las líneas, ya al frente de la oficina en sus ausencias.

Tercera. Los Ingenieros de Caminos, Canales y

Puertos, de las Divisiones, se encargarán, dentro de sus demarcaciones y bajo las inmediatas órdenes del Ingeniero Jefe ó del segundo por delegación de aquél, de lo siguiente:

(Los números 1.° y 2.° disponen lo mismo que los artículos 38 y 39 del reglamento de 15 de Septiembre de 1895, inserto anteriormente, sustituyendo la palabra *Interventor* por la de *Ingeniero*.

3.° Cursarán, pasándolas al Ingeniero Jefe con su informe, las reclamaciones que con arreglo al artículo 104 del reglamento de Policía de Ferrocarriles se consignen en los libros ó registros de las estaciones, así como las que se reciban directamente en las Divisiones.

4.° En la parte referente á su servicio:

Autorizarán con su firma los datos estadísticos que deban suministrar las Divisiones de ferrocarriles, con arreglo á las disposiciones vigentes ó que se dicten en lo sucesivo;

Y evacuarán los informes que pidan las Autoridades judiciales.

5.° Cuidarán de que la percepción de los precios de peaje y de transporte y la de los gastos accesorios para que están autorizadas las Empresas, se arreglen á lo prescrito en cada caso, dando inmediato conocimiento al Ingeniero Jefe de cuantas infracciones se cometan en la explotación comercial.

6.° Examinarán los contratos que celebren entre sí las Empresas concesionarias para el transporte de mercancías por los ferrocarriles.

7.° Llevarán, en la forma que se determine, la estadística de circulación de viajeros y transporte

de mercancías y demás efectos, de los gastos de explotación y de los rendimientos, para lo cual podrán reclamar la presentación de los registros en que consten los ingresos y gastos de la línea y la expedición y llegada de efectos y mercancías.

8.º Informarán al Ingeniero Jefe sobre las horas de llegada y salida de los trenes, y sobre los reglamentos de explotación, en lo que sus disposiciones se refieran al servicio de que están encargados, y en general, sobre todas las cuestiones económicas, comerciales y de policía en las que juzguen oportuno consultarles.

9.º Cuidarán de que se cumplan todas las disposiciones dictadas para que el servicio de transportes no se interrumpa en los extremos de las líneas que se hallan enlazadas con otras.

10. En caso de ocurrir algún accidente en la explotación y en los previstos en el número 22 de la regla 1.ª, los Ingenieros, además de dar parte por telégrafo al Ingeniero Jefe, se presentarán en el plazo más breve posible en el lugar de la ocurrencia, prestarán toda clase de auxilios á los heridos, si los hubiere, coadyuvarán con los agentes de la Compañía á remediar las consecuencias del suceso y harán cuantos esfuerzos estén á su alcance para descubrir á los causantes del siniestro, si éste fuere producido por algún ataque de personas ajenas al servicio, instruyendo en ese caso las oportunas diligencias y entregando éstas y los culpables, de ser posible detenerlos, á la Autoridad correspondiente, dando cuenta de todo por escrito al Ingeniero Jefe.

11. Procurarán descubrir si se proyecta algún

atentado contra la línea de que están encargados, y en caso de ser de temer, lo pondrán en conocimiento del Ingeniero Jefe, de oficio ó por telégrafo, según la urgencia, proponiéndole las medidas que crean convenientes para evitarle, y reclamando desde luego, en casos graves, de la Autoridad más inmediata el concurso de la fuerza pública para la custodia de los trenes ó de la línea.

12. En los casos indicados en el núm. 23 de la regla 1.ª (1), los Ingenieros propondrán á los Ingenieros Jefes las medidas que á su juicio deban adoptarse para realizar los transportes con toda regularidad, y cuidarán por sí mismos, y por medio de los Interventores puestos á sus órdenes, á quienes darán las convenientes intrucciones, de que las disposiciones que se hayan adoptado sean cumplidas fiel y rigurosamente, tanto por los empleados de las Compañías como por los viajeros y por las fuerzas del Ejército que se transporten.

Cuarta. Los Ingenieros mecánicos, bajo las inmediatas órdenes del Ingeniero primer Jefe de la división, ó del segundo por delegación de aquél, tendrán dentro de sus demarcaciones respectivas deberes y atribuciones análogos á los señalados para los Ingenieros de Caminos, dentro de las suyas, en los números 2.°, 3.°, 4.°, 7.°, 8.°, 9.°, 10, 11 y 12 de la regla 3.ª (2).

Quinta. Los Interventores de línea y de sección

---

(1) Es el art. 28 del reglamento de 15 de Septiembre de 1895.

(2) Son los arts. 9.°, 10, 11 y 14 á 19 del reglamento indicado en la nota anterior.

continuarán á las inmediatas órdenes de los Ingenieros de las divisiones, con las mismas funciones que les encomendó el reglamento de 15 de Septiembre de 1895 (1).

Sexta. El Inspector general, Interventor central, hará entrega del servicio, documentación y material correspondiente á la dependencia que ha estado á su cargo, á los Ingenieros primeros Jefes de las divisiones de ferrocarriles, y al efecto, los Ingenieros primeros Jefes de la segunda y la cuarta de las mismas, que no tienen señalada su residencia en Madrid, se personarán inmediatamente en esta corte, ó dispondrán que el segundo Jefe ó un Ingeniero subalterno les represente en el acto de la entrega por delegación.

V

Reglamento de señales para los ferrocarriles, aprobado por Real orden de 8 de Agosto de 1872.

CAPITULO PRIMERO

OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LAS SEÑALES

Artículo 1.° El objeto de las señales es poner en comunicación á los agentes de la vía, de las estaciones y de los trenes, para la transmisión de las órdenes ó avisos que interesen á la seguridad y regularidad con que debe verificarse la marcha de los trenes y máquinas aisladas, así de día como de noche, ya sean en circunstancias normales ó extraordinarias.

(1) Véase en la sección anterior.

Art. 2.° Las señales pueden verificarse en puntos determinados ó en cualquiera parte del camino. Unas y otras han de hacerse perceptibles por medio *del oído ó de la vista*, y por esto se dividen en señales de oído y señales de vista.

Art. 3.° Las señales de oído se hacen, según los casos, por medio de corneta, de campana, de pito, de silbato de las máquinas y de petardos.

Art. 4.° Las señales de vista se hacen con banderines, faroles, discos, y hasta con los brazos.

Señales de oído.

Art. 5.° Las señales de *corneta* son cuatro: 1.ª Un toque prolongado indica tren á la vista, es decir, la aproximación de una máquina ó de un tren. 2.ª Dos toques sucesivos y prolongados indican la salida de un tren ó de una máquina de la estación inmediata. 3.ª Tres toques también sucesivos y prolongados, la salida de una máquina ó de un tren de la estación en que se dan. Y 4.ª Varios toques repetidos sucesivos y con precipitación, es alarma.

Art. 6.° Con la *campana* se hacen tres señales: 1.ª Un toque de campana indica que faltan *quince minutos* para salir el tren. 2.ª Dos toques, que faltan *cinco minutos*. Y 3.ª Tres toques es la señal de que salga el tren.

Art. 7.° Con el *pito* se hacen dos señales: 1.ª Un silbido algo prolongado previene que el tren que está parado debe ponerse en marcha. Esta misma señal, cuando el tren está andando, sirve para llamar la atención del maquinista, el cual, al oirla,

debe volverse hacia el tren para ver las señales que pueden hacérsele. 2.ª Varios silbidos breves y repetidos indican que el tren debe detenerse inmediatamente.

Art. 8.º Con el *silbato de la locomotora* se hacen siete señales: 1.ª Un silbido prolongado es atención y sirve de aviso de que la máquina ó tren se pone en marcha. 2.ª Dos silbidos cortos y seguidos mandan apretar los frenos. 3.ª Un silbido breve, aflojar los frenos. 4.ª Muchos silbidos cortos son señal de alarma ó de un peligro inminente. 5.ª Varios silbidos prolongados y repetidos indican que el tren pide máquina. 6.ª En los empalmes ó puntos en que la línea se bifurque, el silbido de atención avisa que la dirección que ha de seguir el tren es de la izquierda, y tres silbidos prolongados, de la derecha. Y 7.ª En las maniobras de los trenes ó máquinas en las estaciones, el silbido también prolongado de atención avisa que el tren marcha hacia adelante, y dos silbidos prolongados, que lo verificará hacia atrás.

Art. 9.º Los *petardos*, que son pequeñas cajas metálicas conteniendo una composición fulminante, y que colocadas sobre las barrascarriles producen una fuerte detonación al aplartarse bajo el peso de la máquina, es señal de alto.

Señales de vista.

Art. 10. Estas señales se distinguen por su color. El *blanco* indica que la vía está expedita y que los trenes pueden circular sin peligro. El *verde* es precaución y prescribe disminución de velocidad y

llama la atención. El color *encarnado* de peligro y manda parada absoluta é inmediata.

Art. 11. Se usarán dos *banderines* de mano, uno verde y otro encarnado. El encarnado desplegado, de cualquier manera que se presente, es señal de peligro inmediato y de alto. El verde, usado del mismo modo, indica precaución, y prescribe la disminución de velocidad momentánea. El banderín arrollado, que la vía está expedita.

Art. 12. También se podrán usar banderines fijos en un jalón clavado en la vía. Con el banderín encarnado desplegado é hincado verticalmente al lado de la vía se manda parar. Con el verde desplegado y colocado del mismo modo se prescribe la disminución momentánea de velocidad.

Art. 13. De noche se emplearán tres clases de *faroles*. El de luz blanca es señal de vía expedita. El de luz verde, precaución, é indica que se disminuya la velocidad, y el de encarnada es señal de peligro, y ordena hacer alto inmediatamente. Los faroles se llevarán en la mano ó se colocarán en postes hincados en la orilla de la vía.

Art. 14. Con los *discos* se hacen dos señales. Cuando se presentan paralelos á la vía de modo que se vean de perfil, demuestran que ésta se halla expedita. Colocados perpendicularmente á la misma, presentando la cara pintada de encarnado al tren, que debe pararse inmediatamente. De noche tendrán los discos un farol, que según la posición de aquéllos, den luz blanca ó encarnada. La primera señala vía expedita, y la segunda peligro, y por consiguiente, alto inmediato.

La falta de luz en un disco equivale á la roja, y obliga al maquinista á tomar las disposiciones y precauciones que ésta previene.

Art. 15 En caso de necesidad los empleados de la vía y estaciones harán á los maquinistas advertencias con los *brazos*: 1.ª El brazo derecho extendido horizontalmente en el sentido de la marcha del tren, indica que la vía está expedita. 2.ª Con el brazo extendido por encima de la cabeza se prescribe la disminución de velocidad. Y 3.ª Con los dos brazos violentamente agitados y mirando al tren, se manda parar.

Las señales comprendidas en este artículo, sólo se emplearán cuando se carezca de banderines ó faroles propios para hacerlas.

Señales extraordinarias.

Art. 16. Cuando no puedan emplearse las señales que quedan descritas en los artículos anteriores, servirá para hacer la de peligro ó la de alto cualquier objeto visible violentamente agitado.

Señales sobre la vía.

Art. 17. Todos los empleados, con especialidad los guardas de vías, de las barreras y de las brigadas de conservación, harán las señales sobre la vía cuando á ello obligue algún motivo.

Siempre que aquélla se halle interceptada deberá atenderse á la seguridad de la circulación por medio de las señales de alto, hechas á la distancia de 800 metros por uno y otro lado del punto interceptado,

y á 1.200 metros de las pendientes de 8 centímetros, y en las curvas que tengan su radio tan corto que impidan la vista de la señal á la distancia de 400.

En días de niebla ó de nieve deberán hacerse las señales á 400 metros más de distancia que en tiempo ordinario.

Señales de los trenes ordinarios.

Art. 18. Todo tren ó máquina sola que marche de noche ó en tiempo de niebla llevará una luz blanca en la parte superior de la locomotora y otra luz roja en la traviesa de la misma.

Se colocará además en la traviesa del último vehículo de todo tren una luz roja y dos faroles en sus ángulos superiores con luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás. Siendo máquina aislada, la luz roja será colocada en medio de la traviesa del ténder.

Art. 19. De día un banderín verde, colocado en uno de los ángulos superiores del último carruaje, y de noche una luz verde reemplazando á una de las rojas que de ordinario llevan los trenes en el mismo sitio, indican que otro especial, suplementario ó discrecional ha de circular en igual sentido que el que lo anuncia. Cuando el aviso se dé por medio de una máquina aislada, se pondrá la misma señal en la parte posterior.

Señales de los trenes ó máquinas, locomotoras solas que hayan de regresar luego al llegar á su destino.

Art. 20. Cuando un tren especial, sea el que fuere, ó una máquina sola haya de regresar al pun-

to de salida después de haber arribado á su destino, se colocará en el frente de la máquina un banderín verde y de noche una luz de igual color al lado de la que de ordinario lleva ésta en la parte superior de la caja de humos.

Los empleados de la vía tendrán el mayor cuidado de observar si los trenes ó máquinas llevan algunas de estas señales, para en su caso permanecer en sus puestos hasta que se verifique el paso del tren ó el regreso de la máquina anunciada con objeto de hacerle las señales reglamentarias.

Art. 21. En los túneles que se designen por la Inspección facultativa, se hará siempre uso de la señal de noche.

Señales para comunicarse entre sí los empleados de un tren.

Art. 22. Los conductores del tren mandan hacer alto al maquinista llamándole la atención por medio de un pito de los frenos, apretándolos y aflojándolos viva y repetidamente, y agitando el banderín ó farol con la cruz roja.

También procurarán que estas señales se vean por los agentes de la vía para que la repitan al maquinista.

Ante toda señal de *alto* deberá el maquinista hacerse dueño completamente de la velocidad del tren por cuantos medios estén á su alcance, de modo que pueda pararle lo más pronto posible.

CAPÍTULO II

De la corneta.

Art. 23. La señal que indica tren á la vista se hace con la corneta así que se vea aquél ó se oiga el ruido de su marcha.

La señal de haber salido un tren de la estación inmediata se hará por orden del Jefe, tan luego como telegráficamente haya recibido el aviso.

La de salida de un tren cualquiera de una estación, se dará así que se ponga el tren en movimiento.

La de alarma sólo se empleará en circunstancias graves, como son reparaciones urgentes que haya que hacer en la vía, accidentes, actos de violencia, etc.

Uso de la campana.

Art. 24. Las dos primeras señales son meramente preventivas, y tienen por objeto la comodidad de los viajeros y la seguridad en el servicio de los empleados de la estación.

La tercera, ó sea la de salida del tren, será dada precisamente por orden del Jefe de la estación. Después de oirla, y nunca antes, hará el conductor la suya por medio del pito ó silbato de mano.

Del uso del pito ó silbato de mano.

Art. 25. La señal de *marche el tren* la dará siempre el conductor del mismo después de haber recibido para ello la orden del Jefe de estación si aquél

parte de una de éstas: si el tren estuviera detenido en la vía, cuando haya cesado el motivo que ocasionaba la parada; en ambos casos, deberá previamente cerciorarse de que está concluído el engrasado y alumbrado del tren, cerradas las puertas de los carruajes y colocados en sus puestos los empleados del mismo.

Del uso del silbato de la locomotora.

Art. 26. El maquinista deberá usar del silbato para dar la señal de aviso ó de atención en los casos siguientes:

1.º Antes de ponerse la máquina en movimiento, ya sea sola, ya arrastrando tren, bien para continuar la marcha, bien para hacer simplemente alguna operación dentro de las estaciones.

2.º Al acercarse á los sitios de empalme, á las agujas (cuando éstas se presentan de punta), estaciones, pasos á nivel, curvas, desmontes, túneles en todas partes donde existan señales fijas y donde las haya especiales que indiquen debe hacerse uso del silbato.

3.º Siempre que por cualquier motivo sospechare no hallarse la vía completamente expedita.

4.º Cuando distinga una ó más personas sobre la vía.

5.º Al pasar por los túneles.

6.º Cuando haya nieblas densas, repitiendo á menudo esta señal para anunciar la proximidad del tren á cualquiera persona que pudiera encontrarse en la vía.

La señal de apretar frenos, se hará siempre que por cualquiera causa convenga detener el tren ó disminuir su velocidad.

La de aflojarlos, cuando haya cesado aquel motivo.

La señal de peligro inminente, se dará cuando se crea que alguno puede sobrevenir al tren por cualquier causa.

Al acercarse á los puntos donde haya locomotora de reserva, el maquinista dará la señal de pedir máquina siempre que la necesite, bien como auxilio, bien para relevar la suya.

Al aproximarse á los puntos de empalme, el tren que marche en dirección á la bifurcación de la línea, deberá indicar por medio del silbato con los toques prescritos en el párrafo 6.° del art. 8.° si ha de seguir por la línea de la derecha ó de la izquierda.

Uso de los petardos.

Art. 27. Los petardos deben emplearse en dos casos:

1.° Cuando los empleados no puedan permanecer en el punto del peligro para presentar las señales de vista que correspondan.

2.° Cuando haya nieblas que impidan divisar claramente los objetos á distancia de 200 metros.

Los petardos se colocarán sobre los rails en número de tres, separándolos de manera que cada uno se halle frente á un poste del telégrafo, y que el más próximo al punto del peligro diste del mismo 800 metros por lo menos.

En cuanto cese la causa que haya motivado la colocación de los petardos, se retirarán, si es posible, los que no hayan sido aplastados, á fin de que no ocasionen alarma á cualquier tren que pudiera pasar.

Los trenes detenidos en la vía harán uso de los petardos en los dos casos antedichos, y también cuando el tren, por cualquier causa marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado por otro que circule detrás.

El uso de los petardos no dispensa en modo alguno á los empleados de la línea de hacer uso de las demás señales ordinarias, ya permaneciendo en la vía, ya colocando señales fijas, si se ven precisados á alejarse.

Uso de los discos.

Art. 28. Los discos se colocarán, por regla general, en las estaciones que se crea conveniente.

En las estaciones donde los haya, presentarán la señal de alto durante cinco minutos por lo menos después de haber salido ó pasado un tren de viajeros, y diez minutos después de haberlo hecho uno de mercancías.

También presentarán la misma señal, aun cuando no sean horas en que deba llegar ó pasar algún tren, siempre que las vías de la estación no se hallen expeditas por maniobras con un tren, vagones, máquina ó por otras causas.

En los puntos de bifurcación la vía debe estar cubierta en todas las direcciones. Si no hay peligro, se descubrirá una de aquéllas, que deberá ser la que

se indique por medio del silbato, según lo dispuesto en el último párrafo del art. 26, cuando se oiga la señal de llegada de un tren. Si se presentan varios á la vez, se quitarán sucesivamente las señales de alto, cuidando de no dejar nunca descubierta más que una sola vía.

Uso de los banderines y faroles.

Art. 29. Los banderines y faroles los usarán en general todos los empleados que por cualquier motivo hayan de hacer á los trenes alguna de las señales que se previenen en este reglamento; pero muy particularmente los guardavías, guardabarreras y brigadas de conservación, debiendo emplearse en todos los casos en que no sea indispensable hacerlo de los demás instrumentos de señales indicados anteriormente.

Sucesión de los trenes.

Art. 30. Tanto en la vía como en las estaciones, después de haber pasado un tren de viajeros, deberá hacerse la señal de alto durante cinco minutos, y por espacio de diez cuando sea de mercancías. En ambos casos, después de la señal de alto, se hará la de precaución por otros cinco minutos.

CAPÍTULO III

DE LOS DEBERES DE LOS MAQUINISTAS Y OTROS AGENTES RESPECTO DE LAS SEÑALES

Art. 31. Cuando el maquinista se aperciba de alguna señal que le avise el paso de un tren anterior, disminuirá la velocidad y marchará obser-

vando la vía y haciendo resonar con frecuencia el silbato que indica atención. En los desmontes en curva reducirá la velocidad á 20 kilómetros por hora, y continuará usando de precauciones hasta que encuentre un guarda ú otro empleado que le dé señal de vía libre.

Art. 32. En cuanto el maquinista divise la señal de precaución momentánea, debe hacerse dueño de la velocidad del tren, cerrando el regulador y dando aviso de apretar el freno para llegar á la señal con una velocidad de 20 kilómetros por hora.

El trayecto comprendido entre las dos señales que deben colocarse en todo punto peligroso, deberá recorrerlo al paso regular de un hombre.

Cuando el estado de la vía sea tal que no permita una velocidad de 20 kilómetros por hora, el empleado encargado de su vigilancia hará la señal de alto y dará instrucciones verbales al maquinista.

Art. 33. Ante la señal de alto, el maquinista deberá, por cuantos medios estén á su alcance, hacerse dueño completamente de la velocidad de su tren, de modo que pueda pararlo lo antes posible, cerrando inmediatamente el regulador, mandando apretar los frenos del ténder y del tren y dando contravapor si fuese necesario.

Si al lado de la señal se halla algún empleado, el maquinista parará cerca de éste.

El jefe del tren se informará de las causas de esta parada, y no dará orden de continuar la marcha hasta que pueda hacerlo sin inconveniente, y se haya quitado la señal de alto.

Si ésta se hace por medio del disco colocado á la

entrada de la estación, el maquinista procurará llegar hasta aquél, en cuyo caso el conductor del tren mandará un empleado portador de una señal para enterarse del motivo de hallarse la entrada cerrada. El maquinista no volverá á ponerse en marcha hasta que se le haga señal de vía libre (1).

Procederá del mismo modo cuando la parada se indique en el trayecto por explosiones de petardos, por banderines ó faroles fijos sin agentes.

Pero si después de haber recorrido con precaución 1.500 metros no divisa obstáculo ni empleado alguno, puede aumentar su velocidad hasta 20 kilómetros por hora, y continuar observando con la mayor atención la vía y las señales hasta encontrar una estación ó sus agentes.

Trenes ó máquinas paradas en el camino.

Art. 34. Cuando un tren se pare en la vía fuera de estación, el Jefe del mismo enviará inmediata-

---

(1) Por Real orden de 13 de Julio de 1895 se dispone: «1.° Se mantiene todo lo dispuesto respecto á colocación de discos, en la Real orden de 29 de Febrero de 1892. 2.° Se modifica el párrafo cuarto del art. 33 del reglamento de señales para los ferrocarriles, aprobado en 8 de Agosto de 1872, redactándolo como sigue:

»Si ésta se hace por medio de disco, colocada á la entrada de una estación, el maquinista, haciéndose dueño del tren, parará antes de llegar á una segunda señal ó disco de distinta forma y tamaño del primero, y colocado á la distancia necesaria de la aguja para proteger á un tren que se encuentre haciendo maniobras.

»El conductor del que llega á la estación mandará un empleado para enterarse del motivo de hallarse la entrada cerrada; y el maquinista no volverá á ponerse en marcha hasta que se le haga señal de vía libre por medio del segundo disco expresado.»

mente agentes de aquélla para cubrirle con la señal correspondiente á 800 metros de distancia por uno y otro lado; á falta de empleados de dicha clase, procurará que se establezcan las señales por uno del tren.

Estas precauciones son obligatorias, aun en el caso de que la parada deba ser de corta duración y que no se espere ningún tren ni máquina, exceptuándose los casos de detención en las tomas de agua.

Si los empleados encargados de cubrir el tren pertenecen á la vía, deberán permanecer en su puesto hasta que emprenda de nuevo la marcha, y aun después de esto continuará el que esté detrás haciendo la señal de parada por espacio de quince minutos; pasado este tiempo se retirarán todas las señales.

Si dicho empleado pertenece al tren, dejará colocados petardos sobre los carriles para que sirva de aviso á cualquiera otro que pueda seguirle.

Marcha de máquinas aisladas.

Art. 35. Las máquinas que circulen aisladamente se considerarán como trenes completos para los efectos de este reglamento.

Se les harán las mismas señales que á los trenes, y deberán obedecerlas sus conductores.

Están sometidas en todos los casos á iguales prescripciones que los trenes, teniendo el maquinista y fogonero las mismas obligaciones que los conductores y guardafrenos.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

....

....

(Este capítulo, último del reglamento de señales para ferrocarriles de 8 de Agosto de 1872, comprende los arts. 36 al 54, que no transcribimos por no tener importancia suficiente para su inclusión en el presente libro) (1).

---

(1) Por Real orden de 29 de Febrero de 1892, (número décimo) se dispone que el reglamento de señales de 8 de Agosto de 1872, quede adicionado con el siguiente artículo:

«Cuando convenga hacer señal de alto á un tren que haya salido de una estación y no se halle aún á gran distancia de ella, el Jefe de la misma hará repicar fuertemente la campana de andén, y esta señal la transmitirá el guarda encargado de la maniobra del disco, abriéndolo y cerrándolo varias veces consecutivas. Los agentes del tren deberán ir mirando al disco mientras éste sea visible; y avisarán al maquinista, por medio de la campana del ténder, cuando observen la referida señal de parada».

APÉNDICES

APÉNDICE PRIMERO

I.—Código de Comercio.

LIBRO IV.—TÍTULO 1.º—SECCIÓN OCTAVA

De la suspensión de pagos y de las quiebras de las Compañías y Empresas de ferrocarriles y demás obras públicas.

Art. 930. Las Compañías y Empresas de ferrocarriles y demás obras de servicio público general, provincial ó municipal, que se hallaren en la imposibilidad de saldar sus obligaciones, podrán presentarse al Juez ó Tribunal en estado de suspensión de pagos.

También podrá hacerse la declaración de suspensión de pagos á instancia de uno ó más acreedores legítimos, entendiéndose por tales, para los efectos de este artículo, los comprendidos en el 876.

Art. 931. Por ninguna acción judicial ni administrativa podrá interrumpirse el servicio de explotación de los ferrocarriles ni de ninguna otra obra pública.

Art. 932. La Compañía ó Empresa que se presentare en estado de suspensión de pagos solicitando convenio con sus acreedores, deberá acompañar á su solicitud el balance de su activo y pasivo (1).

---

(1) Véase la ley de 9 de Abril de 1904.

Para los efectos relativos al convenio, se dividirán los acreedores en tres grupos: el primero comprenderá los créditos de trabajo personal y los procedentes de expropiaciones, obras y material; el segundo los de las obligaciones hipotecarias emitidas por el capital que las mismas representen y por los cupones y amortización vencidos y no pagados, computándose los cupones y amortización por su valor total y las obligaciones según el tipo de emisión, dividiéndose este grupo en tantas secciones cuantas hubieren sido las emisiones de obligaciones hipotecarias; y el tercero todos los demás créditos, cualquiera que sea su naturaleza y orden de prelación entre sí y con relación á los grupos anteriores.

Art. 933. Si la Compañía ó Empresa no presentare el balance en la forma determinada en el artículo anterior, ó la declaración de suspensión de pagos hubiese sido solicitada por acreedores que justifiquen las condiciones exigidas en el párrafo segundo del art. 930, el Juez ó Tribunal mandará que se forme el balance en término de quince días, pasados los cuales sin presentarlo, se hará de oficio en igual término y á costa de la Compañía ó Empresa deudora.

Art. 934. La declaración de suspensión de pagos hecha por el Juez ó Tribunal producirá los efectos siguientes:

1.º Suspenderá los procedimientos ejecutivos y de apremio.

2.º Obligará á las Compañías y Empresas á consignar en la Caja de Depósitos ó en los Bancos autorizados al efecto los sobrantes, cubiertos que sean los gastos de administración, explotación y construcción.

3.º Impondrá á las Compañías y Empresas el deber de presentar al Juez ó Tribunal, dentro del término de cuatro meses, una proposición de convenio para el pago de los acreedores, aprobada previamente en junta ordinaria ó extraordinaria por los accionistas, si la Compañía ó Empresa deudora estuviese constituída por acciones.

Art. 935. El convenio quedará aprobado por los acreedores si le aceptan los que representen tres quintas partes de cada uno de los grupos ó secciones señalados en el art. 932.

Se entenderá igualmente aprobado por los acreedores si, no habiendo concurrido, dentro del primer plazo señalado al efecto, número bastante para formar la mayoría de que antes se trata, lo aceptaren en una segunda convocatoria, acreedores que representaren los dos quintos del total de cada uno de los dos primeros grupos y de sus secciones, siempre que no hubiese oposición que exceda de otros dos quintos de cualquiera de dichos grupos ó secciones ó del total pasivo.

Art. 936. Dentro de los quince días siguientes á la publicación del cómputo de los votos, si éste hubiere sido favorable al convenio, los acreedores disidentes y los que no hubieren concurrido podrán hacer oposición al convenio por defectos en la convocatoria de los acreedores y en las adhesiones de éstos, ó por cualquiera de las causas determinadas en los números 2.º al 5.º del art. 903.

Art. 937. Aprobado el convenio sin oposición, ó desestimada ésta por sentencia firme, será obligatorio para la Compañía ó Empresa deudora y para todos los acreedores cuyos créditos daten de época anterior á la suspensión de pagos, si hubieren sido citados en forma legal, ó si, habiéndoseles notificado el convenio, no hubieren reclamado contra él en los términos prevenidos en la ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 938. Procederá la declaración de quiebra de las Compañías ó Empresas cuando ellas lo solicitaren, ó á instancia de acreedor legítimo, siempre que en este caso se justificare alguna de las condiciones siguientes:

1.ª Si transcurrieren cuatro meses desde la declaración de suspensión de pagos sin presentar al Juez ó Tribunal la proposición de convenio.

2.ª Si el convenio fuere desaprobado por sentencia firme, ó no se reuniesen suficientes adhesiones para su aprobación en los dos plazos á que se refiere el art. 935.

3.ª Si, aprobado el convenio, no se cumpliere por la Compañía ó Empresa deudora, siempre que en este caso lo soliciten acreedores que representen al menos la vigésima parte del pasivo.

Art. 939. Hecha la declaración de quiebra, si subsistiere la concesión, se pondrá en conocimiento, del Gobierno ó de la Corporación que la hubiere otorgado, y se constituirá un Consejo de incautación, compuesto de un Presidente nombrado por dicha autoridad; dos Vocales designados por la Compañía ó Empresa, uno por cada grupo ó sección de acreedores, y tres á pluralidad de todos éstos.

Art. 940. El Consejo de incautación organizará provisionalmente el servicio de la obra pública; la administrará y explotará, estando además obligado:

1.º A consignar con carácter de depósito necesario los productos en la Caja general de Depósitos, después de deducidos y pagados los gastos de administración y explotación.

2.º A entregar en la misma Caja, y en el concepto también de depósito necesario, las existencias en metálico ó valores que tuviera la Compañía ó Empresa al tiempo de la incautación.

3.º A exhibir los libros y papeles pertenecientes á la Compañía ó Empresa, cuando proceda y lo decrete el Juez ó Tribunal.

Art. 941. En la graduación y pago de los acreedores se observará lo dispuesto en la sección quinta de este título (1).

---

(1) Artículos 908 á 919 del Código de Comercio.

II.—Ley de quiebras de Compañías de ferrocarriles de 12 de Noviembre de 1869 (1).

Art. 1.º ..... (*Véase el art. 184 del Código de Comercio*).

Art. 2.º Los cupones vencidos de las obligaciones hipotecarias emitidas por las Empresas de ferrocarriles y las obligaciones á que haya cabido la suerte de amortización, tendrán aparejada ejecución previo el reconocimiento talonario, cuyo trámite se omitirá si hecho un requerimiento de pago á parte legítima no hubiesen sido protestados de falsedad.

Art. 3.º ..... (*Véase el art. 931 del Código de Comercio*).

Art. 4.º Los acreedores de una Compañía tienen como garantía en los casos de caducidad: 1.º Los rendimientos líquidos. 2.º Cuando dichos rendimientos no bastaren, lo que produzcan las obras vendidas en pública subasta por el tiempo que reste de la concesión, bajando del precio del remate el importe de la garantía retirada del depósito y los gastos de aprecio y subasta.

En los demás casos la garantía de los acreedores será la misma en la forma que en los dos precedentes; pero del producto del remate sólo se rebajarán los gastos de aprecio ó subasta.

El tipo para los aprecios se tomará de las consideraciones económicas sobre el estado de las obras, su producción presente y esperanzas estimables del porvenir.

Art 5 º Responden también de las deudas de la Compañía, y quedan sujetos á embargos, los demás bienes que aquélla posea, si no forman parte del camino ó no son necesarios al movimiento y explotación del mismo.

---

(1) De la presente ley, sólo publicaremos aquellos artículos que no han sido derogados ó transcritos literalmente por el Código de Comercio vigente.

Art 6.º Todo obligacionista á quien no se satisfaga el importe del cupón vencido ó capital que le corresponde por amortización, puede acudir al Juez del territorio en que esté domiciliada la Compañía en demanda del procedimiento ejecutivo.

Dicho Juez actuará según los trámites ordinarios de este procedimiento, después de cumplir el requisito que prescribe el artículo anterior.

Art. 7.º Cuando el Juez despache ejecución á instancia de uno ó más acreedores contra determinada Compañía, decretará antes de entregar el mandamiento al demandante, que la administración de ésta, bajo la responsabilidad de sus individuos y en el término de quince días, presente un estado en que se fijen los rendimientos y gastos totales de administración y explotación con el líquido sobrante que resulte de los doce meses anteriores.

Si la administración de la Compañía no cumpliese esta prescripción en el tiempo marcado, el Juez mandará de oficio hacer el estado á costa de la Compañía en el plazo de otros quince días.

Los administradores de la Compañía deberán poner á disposición del Juzgado y dentro de tercero día improrrogable, cuantos antecedentes se les reclamen para la formación de dicho estado.

Art. 8.º El estado de que habla el artículo precedente se referirá á los productos y gastos del año anterior, y si arrojase sobrante líquido, se considerará como masa sujeta á embargo y ejecución, que se llevará á efecto en los ingresos, dejando en libertad lo que según aquel estado fuese necesario para los gastos.

Se presentará también con aquel estado otro de las deudas vencidas y que hayan de vencer en el semestre próximo; y si no hubiese sobrante líquido de explotación, ó no fuese suficiente para cubrir con la mitad del producto líquido anual, conocida por la del año anterior los débitos ya vencidos y que venzan en el próximo semestre, se decretará que la administración de la Compañía presente en el término de quince días un balance; y comprobado con lo que resulte de los libros de

contabilidad, en otro término de quince días, si en efecto no hubiere sobrante ó no fuesen suficientes para el indicado objeto, procederá la suspensión de pagos pidiéndola el acreedor.

Si la administración de la Compañía no presenta el balance en el término marcado, el Juez lo mandará hacer de oficio y á costa de la Compañía en el mismo período. Para ello, hará el Juez que se pongan á disposición de las personas que se encarguen de este servicio dentro de tercero día todos los libros, papeles y documentos necesarios.

Art. 9.° Los acreedores de la Compañía cuyos títulos no lleven aparejada ejecución, podrán acudir á la vía ordinaria para hacer que prevalezcan sus derechos; pero en todos los casos, antes de verificarse el embargo de los bienes de la Compañía, procede el trámite establecido en el art. 7.°, y sólo podrá despacharse y trabarse ejecución en los sobrantes de los rendimientos brutos después de asegurada la explotación.

Art. 10. Toda Compañía que no pueda cubrir sus obligaciones tiene la facultad de presentarse al Juez competente en estado de suspensión de pagos con el balance, que se comprobará conforme á lo dispuesto en el art. 8.°, y resultando exacto, se acordará la suspensión.

Art. 11. ..... (*La primera parte de este artículo está transcrita literalmente en el 934 del Código de Comercio*).

Si acreedores que representen más de un 3 por 100 del total pasivo solicitasen que la Compañía deudora exhiba sus libros y todos los antecedentes que sirvan de comprobación de sus asientos, así como también los que se refieran al convenio, deberá el Juez decretar dicha exhibición, previniéndoles que para llevarla á efecto nombren una comisión compuesta de un número de personas que no podrá exceder de cinco. Se hará aquélla en las oficinas de la misma Compañía, señalando con su audiencia las horas y la forma en que haya de realizarse para que no se perturbe ni embarace el curso de sus operaciones. Los gastos judiciales de la exhibición y de los testimonios que se saquen

son de cargo de los acreedores á cuya instancia se practique esta diligencia.

Art. 12. Los convenios de que habla el artículo anterior entre las Compañías y sus acreedores serán obligatorios para todos los interesados en el ferrocarril, siempre que concurra la adhesión de las mayorías que se expresan en los siguientes párrafos:

Para los cómputos de esas mayorías, siempre que por virtud de esta ley los representantes de las Compañías hayan de presentar balances, sin que se entienda que se prejuzga cuestión alguna de preferencia, dividirán el pasivo en tres grupos: ..... *(Véase el párrafo segundo del art. 932 del Código de Comercio).*

Presentada por la Sociedad la proposición de convenio, el Juez mandará que en el término de quince días se publique en los periódicos oficiales, ó en su defecto en uno de los de más publicidad del lugar del juicio, Madrid, Barcelona, Sevilla, París, Londres y Bruselas, un edicto convocando á los acreedores para que en el término de tres meses acudan á adherirse á la proposición de convenio que se insertará en el mismo edicto. En los convenios no tendrán representación las obligaciones en cartera ni las pignoradas.

No será necesario el otorgamiento de escritura pública para acreditar la adhesión al convenio, bastando que aparezca en cualquiera forma que han querido obligarse con arreglo al principio establecido en la ley 1.ª, tít. I, libro X de la Novísima Recopilación *(art. 1091 del Código civil).*

Los obligacionistas, para enviar sus adhesiones, habrán de acompañarlas con un resguardo del depósito que hayan efectuado de sus títulos ó cupones, con la numeración de ellos, ya en las Cajas del Gobierno, ya en los Bancos, ya en las Cajas de las Compañías deudoras y sus sucursales y banqueros, ya en los Consulados españoles establecidos en el extranjero, ya en los extranjeros residentes en España. Una carta de adhesión con el resguardo del depósito, será suficiente para estimar la aceptación del convenio. La personalidad

de los acreedores de los otros dos grupos se estimará acreditada para este efecto por el resultivo del balance, y bastará la adhesión en cualquiera forma de las expresadas sin necesidad de otro requisito.

Si dentro del plazo de los tres meses se adhiriesen al convenio acreedores con representación de tres quintas partes de cada cual de los tres grupos en que están divididos, se aprobará.

En el caso de no obtenerse adhesiones bastantes, se hará nueva publicación del convenio dentro del término de quince días en los mismos periódicos, para que en el plazo de dos meses acudan á adherirse los acreedores que ya no lo hubiesen efectuado, ó si lo creyesen preferible á manifestar su oposición en la misma forma dispuesta para las adhesiones, y acreditándose las personalidades por los que no las hubiesen acreditado anteriormente.

Resultando que todas las adhesiones representan dos quintos del total de cada uno de los dos primeros grupos, y que no haya oposición que exceda de otros dos quintos cualquiera de dichos dos grupos ó del total pasivo, se aprobará el convenio, publicando la sentencia y los números de las obligaciones adheridas en el periódico oficial del lugar del procedimiento y en la *Gaceta de Madrid*. En los demás casos no tendrá efecto el convenio y se declarará á la Empresa en estado de quiebra definitiva.

La providencia del Juez es apelable para ante la Audiencia del territorio, en el término de treinta días, contados desde la publicación en la *Gaceta*; pudiendo recibirse á prueba el pleito en esta instancia si se alegase algún hecho pertinente á juicio del Tribunal, teniendo en cuenta lo dispuesto en el *art. 1157 del Código de Comercio* (902 y 903 del vigente). Contra la sentencia que ésta dicte habrá lugar al recurso de casación; pero si la de primera instancia aprobase el convenio, se llevará á ejecución sin perjuicio de lo que se resuelva en superiores instancias.

Art. 13 ..... (*Véanse los arts. 938 y 939 del Código de Comercio*).

Art. 14. El auto declaratorio de la quiebra se pondrá en conocimiento del Gobierno; pero no se notificará á las partes ni se publicará por edictos hasta tanto que aquél se haya incautado del ferrocarril y sus dependencias, y haya organizado provisionalmente su administración y explotación conforme se establece en el artículo anterior y con arreglo á lo dispuesto en el *art. 39 de la ley de 8 de Junio de 1855* (art. 53 de la vigente ley general de Ferrocarriles de 1877).

Inmediatamente después de organizado provisionalmente el servicio de explotación, se procederá á la tasación del camino, debiendo anunciarse la subasta con término de seis meses, para que se realice al año de aquella organización, ó antes si se hubiesen reconocido y graduado los créditos.

El rematante podrá ofrecer en esta subasta como precio del remate, y le serán admitidos, créditos contra la Empresa de cualquiera de los tres grupos determinados en el art. 12 y conforme al balance, bastando respecto á las obligaciones la confrontación talonaria, y con las condiciones siguientes: 1.ª Obligación de satisfacer á metálico los créditos que se declaren ó estén declarados preferentes en el juicio de quiebra. 2.ª Dar participación á prorrata á todos los créditos de su clase que lo soliciten dentro de seis meses y se asocien al efecto, y reconocer y obligarse á pagar á los que no se asocien por el importe que representen, hecha prorrata entre el total de ellos del valor líquido en venta, deducidos los pagos preferentes. 3.ª El rematante, si fuere obligacionista, en el término de treinta días consignará en depósito una cantidad en dinero ó valores del Estado por el precio de cotización, reponiendo cada dos meses las bajas si las hubiere, equivalente al importe de los créditos del primer grupo por lo que resulte en el balance, á salvo de lo que arroje respecto de esto la graduación. Si fuese el rematante acreedor común, consignará además en depósito, dentro del mismo plazo, lo necesario para pagar los cupones vencidos y amortización no satisfechos, y en todo caso los rematantes hipotecarán también el camino á las demás obligaciones impuestas por el remate.

Si el precio del remate se pagase en dinero, hechas las deducciones que corresponden con arreglo al art. 4.º de esta ley, se depositará el líquido en la Caja general de Depósitos á disposición del Juez ó Tribunal que conozca de la quiebra, pasando el ferrocarril, libre de toda deuda, á manos del nuevo concesionario.

Realizada la subasta en esta forma, quedarán cancelados los títulos y extinguida la hipoteca sobre el camino respecto de todos los créditos asociados, y el rematante ó nuevo concesionario se entenderá subrogado á la anterior Empresa, con relación al Estado, en todos los derechos y obligaciones referentes al ferrocarril subastado.

No habiendo postores que en la primera subasta cubran el total avalúo del ferrocarril, se anunciará inmediatamente, con término de seis meses, la segunda subasta, en que se admitirán posturas que cubran dos terceras partes de dicho avalúo.

Art. 15. ..... (*Véase el art. 940 del Código de Comercio*).

Art. 16. El auto declaratorio de la quiebra se notificará á los acreedores á cuya instancia se hubiese dictado y al Consejo de administración de la Compañía, y se publicará además por edictos, que se insertarán en los periódicos oficiales ó de mayor publicidad que se refieren en el art. 12.

Dicho auto contendrá la convocatoria de los acreedores de la Compañía quebrada á la primera Junta general, que tendrá lugar tres meses después de la inserción de los edictos en la *Gaceta de Madrid*.

Art. 17. Los tenedores de títulos al portador, para ser admitidos en Juntas y ser parte en el juicio de quiebra, los presentarán al Juez; y resultando legítimos por la confrontación talonaria, se les pondrá un sello que diga: «confrontado para la quiebra» y se devolverán, quedando en autos nota expresiva del número y serie, capital y cupones. El tenedor de estos títulos con dicho requisito que los exhiba en cualquier acto, tendrá la representación de ellos.

Art. 18. El nombramiento de síndicos se hará

en la primera Junta de acreedores, y en la forma que previenen los arts. 1068 á 1071 del Codigo de Comercio (*hoy véase el art. 1346 de la ley de Enjuiciamiento civil*). Sus atribuciones son: 1.º Formar el balance general del estado de la Compañía quebrada, de modo que sea el resultado exacto de la verdadera situación de los negocios y dependencias de la quiebra. 2.º Examinar los documentos justificativos de los créditos para extender sobre cada uno de ellos el informe que deban presentar en la Junta de acreedores..... (*Véanse los arts. 1378 á 1381 de la ley de Enjuiciamiento civil*). Respecto á títulos al portador, bastará el resultado del reconocimiento que se hubiese practicado conforme al artículo anterior. 3.º Defender los derechos de la quiebra y ejercitar las acciones y excepciones que la competan. 4.º Promover, siempre que sea útil la convocación y celebración de las Juntas de acreedores. 5.º Redactar y someter á la Junta de acreedores, en el término señalado en el art. 1140 del Código de Comercio (*hoy 1383 de la ley de Enjuiciamiento civil*), un informe sobre la responsabilidad en que individualmente hayan podido incurrir los administradores de la Compañía quebrada por su participación en actos ó acuerdos contrarios á los Estatutos, y por distracción de los fondos de la misma á otras negociaciones que la de su objeto ó empresa, conforme á lo establecido en el art. 277 del Código de Comercio (*155 y 156 del vigente*), y más especialmente á lo que se halle dispuesto sobre el particular en los Estatutos por que la Compañía quebrada se hubiese regido. 6.º Proponer á la Junta de acreedores la distribución que haya de hacerse entre ellos del precio de la venta del ferrocarril, así como de los demás valores que pertenezcan á la Compañía quebrada por el orden en que se hayan graduado los créditos. Y 7.º Hacer á cada acreedor el pago de lo que le corresponda.

Art. 19. ..... (*Véanse los arts. 908 al 919 del Código de Comercio*).

Art. 20. En cualquier estado del procedimiento de quiebra puede la Compañía quebrada hacer á sus acreedores las proposiciones del convenio que

á bien tenga sobre el pago de sus deudas. Estas proposiciones de convenio se sustanciarán y se resolverán en la forma que establece esta ley.

Art. 21. En el caso previsto por el art. 29 de la ley de 3 de Junio de 1855 (42 de la vigente ley general de Ferrocarriles de 1877), el Gobierno, en el proyecto de ley que se ha de presentar á las Cortes, cuidará de conciliar los derechos de los acreedores con el interés del Estado.

Miéntras el camino no se enajene y lo siga explotando el Estado, los acreedores tendrán derecho á percibir los productos líquidos durante el tiempo por que se hubiese hecho la concesión anulada.

Si el Gobierno arrendase la explotación, los acreedores tendrán derecho á ser satisfechos con el precio del arrendamiento.

Art. 22. La Compañía quebrada estará siempre representada durante la quiebra según tuviese previsto para este caso por sus Estatutos, y á falta de esa diposición especial continuará su consejo de administración conforme á los mismos Estatutos.

Artículo transitorio. No se exigirá la publicación del edicto ni el plazo de los tres meses á las Compañías que con anterioridad á la promulgación de esta ley hubieren propuesto á sus acreedores un proyecto de convenio, siempre que esto se haya hecho con la publicidad prevenida en el párrafo segundo de este artículo, ú otra mayor, y que se hubieren obtenido adhesiones bastantes para su aprobación.

Pero será requisito indispensable en este caso que el Tribunal haga un llamamiento por edictos á los acreedores para que en el plazo de dos meses puedan formalizar su oposición los que no se hubiesen adherido al convenio, aplicándose en un todo lo dispuesto en los dos últimos párrafos del artículo 12 de esta ley.

APÉNDICE SEGUNDO

Impuestos sobre ferrocarriles y tranvías (1).

I.—*Exención del impuesto sobre tarifas de viajeros.*

El artículo 44 de la ley de presupuestos de 5 de Agosto de 1893 estableció, que la exención del impuesto concedida por el art. 24 de la ley de presupuestos de 11 de Julio de 1877, sólo será aplicable á los tranvías y ferrocarriles cuya longitud sea inferior á 6 kilómetros, entendiéndose que no podrán aprovecharla los de longitud menor si enlazaren con líneas generales. (La misma doctrina afirmó la sentencia de 12 de Enero de 1893.)

II.—*Impuesto sobre pólvoras y mezclas explosivas. Reglamento de 30 de Junio de 1895.*

....

Art. 16. Las Compañías de ferrocarriles y todas las Empresas de transportes no admitirán para su conducción género alguno de materias explosivas, sin que les acompañe justificación de que contiene en sus envases interiores los correspondientes precintos.....

Art. 17. Incurren en responsabilidad por faltas en el pago del impuesto..... 3.º Las Compañías de ferrocarriles y demás Empresas de transportes que resulte hubieran admitido para su conducción los artículos de que se trata, sin los requisitos determinados en el art. 16.

---

(1) Dada la variedad de impuestos que gravan las concesiones y tráfico de los ferrocarriles y tranvías en todas las formas de su desarrollo, seguimos en este apéndice un orden rigurosamente cronológico, á fin de facilitar su consulta.

III.—*Impuesto sobre las subvenciones concedidas á los ferrocarriles.—Ley de 30 de Junio de 1892.*

....

Art. 8.º Se establece un impuesto de 1 por 100 sobre todos los pagos que se realicen con cargo á los créditos consignados en los presupuestos del Estado, de las Diputaciones provinciales y de los Ayuntamientos .....

IV.—*Ordenanzas de Aduanas de 15 de Octubre de 1894.*

Véanse los arts. 81, 99, 121, 122, 133 á 137, 185 y siguientes y 308, de las mismas, y el apéndice número 8, publicado en las *Gacetas* de 25 á 30 de Noviembre de 1894.

V.—*Impuesto de transportes.—Leyes de 20 de Marzo de 1900 y de 3 de Agosto de 1907.*

El art. 3.º de la ley de 20 de Marzo de 1900 creó un impuesto titulado de transportes al que están sujetos los viajeros, el metálico y las mercancías de todas clases que circulen en el interior del Reino, por tierra: se reduce al 20 por 100 del precio de los billetes ó de los asientos de los viajeros, y al 5 por 100 del precio de transportes de las mercancías en general: cuando las Compañías reduzcan en 25 por 100 ó más el precio ordinario de los billetes, el impuesto se limitará al 10 por 100 en las expediciones por ferrocarril: el Gobierno podrá celebrar conciertos para el pago del impuesto de transportes con las Empresas de tranvías que recorran trayectos fijos y no cobren más de 0.50 pesetas por todo el recorrido, y con las Compañías de ferrocarriles que tampoco cobren más de 0,50 pesetas por los billetes en todo el recorrido.

Consúltense los arts. 1.º á 8.º de la ley referida y los 22 á 36 del reglamento provisional de 20 de Marzo de 1900.

El art. 4.º de la ley de 3 de Agosto de 1907, dis-

pone: «Desde el 1.º de Enero de 1908 el impuesto de transportes que grava el precio de los billetes ó de los asientos de los viajeros, en cualquier medio de locomoción terrestre ó fluvial, se fija en 25 por 100, quedando subsistente la excepción contenida en el párrafo 2.º del artículo 4.º de la ley de 20 de Marzo de 1900.

La Real orden de 14 de Julio de 1899, concede á las Compañías de ferrocarriles el 3 por 100 como premio de recaudación de los impuestos sobre billetes de viajeros y transporte de mercancías, que les están confiados.

VI.—*Impuesto de utilidades.—Ley de 27 de Marzo de 1900.*

TARIFA 1.ª

Pagarán: 1.º El 10 por 100 de los sueldos, dietas, asignaciones, retribuciones ó gratificaciones ordinarias ó extraordinarias que disfruten: *A*. Los Directores, Gerentes, Consejeros, Administradores, Comisionados, Delegados ó representantes de ..... Compañías, Sociedades .....

2.º El 5 por 100 de los sueldos, dietas, asignaciones: ..... *A*. Los empleados de ..... Compañías, Sociedades .....

TARIFA 2.ª

Se pagarán: ..... 3.º El 3 por 100 de los dividendos de las acciones de las Sociedades anónimas ..... y los de las Compañías de ferrocarriles ó que exploten tranvías ..... sean ó no revertibles al Estado ó á los Municipios .....

4.º El 3 por 100 ..... de las primas de amortización de las obligaciones de Compañías de ferrocarriles .....

TARIFA 3.ª

Pagarán: ..... 2.º El 12 por 100 de las utilidades líquidas: *B* Que perciban las Compañías anónimas que exploten tranvías .....

3.º El 7 por 100 de las utilidades que obtengan las Compañías anónimas de ferrocarriles .....

VII.—*Impuesto de Derechos reales y transmisión de bienes.—Ley de 2 de Abril de 1900.*

Art. 2.º Se declaran sujetas al pago del impuesto de Derechos reales y transmisión de bienes: ..... I. Las concesiones administrativas de ..... ferrocarriles, tranvías .....; como asimismo los actos de traspaso, cesión ó enajenación de estas concesiones administrativas ó del derecho á su explotación .....

....

Art. 6.º El impuesto recae sobre el verdadero valor que los bienes y derechos tuviesen el día que se celebró el contrato ó se causó el acto sujeto ..... observándose las reglas siguientes: ..... 14. En las concesiones administrativas servirá de base el importe del presupuesto de gastos en que se calcule la obra que haya de ejecutarse si fueren de esta clase, y no siendo aquel conocido, se graduará á razón de 100.000 pesetas cada kilómetro en las de ferrocarriles ..... de 15.000 pesetas en las de tranvías .....

TARIFA GENERAL PARA LA EXACCIÓN DEL IMPUESTO

....

Núm. 16. Las concesiones administrativas hechas por el Estado, las provincias ó los municipios, de ..... ferrocarriles, tranvías ..... cuando dichas concesiones sean á pepetuidad ó no revertibles, satisfarán, 0,50 por 100.

Núm. 17. Las mismas concesiones cuando sean temporales ó hayan de revertir al que las concedió, ó entrar en el dominio público, 0,25 por 100.

Núm. 18. Los actos de traspaso, cesión ó enajenación de la concesión ó derecho á la explotación de ferrocarriles, tranvías ....., siempre que las concesiones hayan de revertir al Estado, las provincias ó los pueblos, 0,25 por 100.

Los mismos actos y transmisiones cuando no

sean revertibles, sino concedidos á perpetuidad 1,00 por 100.

Cuando los actos y transmisiones á que se refiere el núm. 18, se verifiquen por título hereditario ó donación *mortis causa*, tributarán por la escala establecida para las herencias.

. . . .

Núm. 24. Las adquisiciones de terrenos que con destino á la construcción de ferrocarriles ..... se verifiquen á virtud de la ley de Expropiación forzosa ..... siempre que las concesiones, así como los terrenos adquiridos, hayan de revertir al Estado, las provincias ó los pueblos, 0,25 por 100.

Núm. 25. Las mismas adquisiciones cuando no sean revertibles las concesiones ..... y terrenos, sino concedidos á perpetuidad, 0,50 por 100.

. . . .

Por Real orden de 25 de Julio de 1901, se autoriza á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante para que pueda abonar á los herederos directos y á las viudas de sus empleados y obreros cuyo sueldo ó salario anual no exceda de 3.000 pesetas, los haberes devengados por ellos en el mes de su fallecimiento, sin necesidad de justificar previamente el pago ó la exacción del *Impuesto de derechos reales*, cuando los haberes ó entregas no excedan de 1.000 pesetas, ó cuando no sean conocidos por las Compañías, bienes que sumados con los haberes relictos, excedan de esta última cantidad; sujetándose á las reglas que en la misma se determinan.

VIII. — *Timbre del Estado.* — *Ley de 26 de Marzo de 1900 con las modificaciones de 23 de Diciembre de 1905.*

. . . .

Art. 33. Se reintegrarán con timbre de 2 pesetas: 1.º Cada hoja de ruta de las mercancías importadas por ferrocarriles .....

. . . .

Art. 84. Se reintegrarán con timbre de 100 pesetas, clase 1.ª: Las concesiones de ferrocarriles y tranvías ..... cuando se hagan por Real orden.

Art. 85. Devengarán timbre de 75 pesetas, clase 2.ª: 1.º Las concesiones á que se refiere el precedente artículo cuando sean otorgadas por los Gobernadores civiles .....

....

Art. 158. Toda acción ..... de ..... Empresas de ferrocarriles ..... cuando su duración exceda de diez años, satisfará desde 10 céntimos hasta 100 pesetas, según la cuantía de la misma. Cuando las acciones excedan de 50.000 pesetas, llevarán además los timbres móviles correspondientes á la diferencia, á razón de 2 pesetas por cada 1.000 pesetas ó fracción de ella .....

....

Art. 189. Los billetes ó talones resguardos de los ferrocarriles ..... por conducción y transporte de viajeros y mercaderías, cuya cuantía exceda de 10 pesetas y no pase de 1.000, llevarán timbre especial móvil de 10 céntimos; desde 1.000,01 á 2.000, timbre de 25 céntimos, y desde 2.000,01 en adelante, timbre de 50 céntimos .....

....

Art. 200. Los anuncios que se fijen en los tranvías ..... estaciones de ferrocarriles ..... se reintegrarán ..... con timbre especial móvil, desde 10 céntimos á 25, por cada metro cuadrado ó fracción de esta unidad, según las poblaciones .....

IX.—*Contribución insdustrial.*

Reglamento y tarifas de 13 de Julio de 1906.

....

Art. 6.º ....

Las industrias que se ejerzan en más de un término municipal, como son: Empresas de ferrocarriles y tranvías que no sean urbanos ..... contri-

buirán también con el 16 por 100 para gastos municipales; pero este recargo ingresará con aplicación exclusiva á favor del Tesoro .....

....

TARIFA 2.ª

2. Pagarán 250 pesetas por cada kilómetro que construyan los contratistas, subcontratistas y destajistas de obras de ferrocarriles .....

....

	Pesetas.
119. Tranvías ó caminos de hierro urbanos, servicio permanente ó que dure más de seis meses.	
Se pagará por cada metro de los que contenga el trayecto, aunque en todo ó en parte tenga doble vía:	
En Madrid y Barcelona...............	1,12
En poblaciones de 50.000 habitantes en adelante............................	0,60
En las demás poblaciones.............	0,30
Por cada caballería destinada al arrastre, relevo y repuesto. Pagarán:	
En Madrid y Barcelona...............	25
En poblaciones de 50.000 habitantes en adelante............................	15
En las demás poblaciones.............	6
120. Tranvías ó caminos de hierro urbanos, servicio estacional ó temporada que no exceda de seis meses.	
Se pagará como cuota irreducible, por cada metro que contenga el trayecto, aunque en todo ó parte tenga doble vía:	
En Madrid y Barcelona...............	0 60
En poblaciones de 50.000 habitantes en adelante............................	0,30
En las restantes.....................	0,15

	Pesetas.
Por cada caballería destinada al arrastre, relevo y repuesto se pagarán:	
En Madrid y Barcelona..........	12
En poblaciones de más de 50.000 habitantes..............................	7
En las demás	3

....

123. Tranvías ó caminos de hierro dedicados al transporte de minerales desde el establecimiento mismo á otros puntos.	
Pagarán, cuando la tracción se haga á vapor, por metro lineal de vía......	0,064
Los mismos, cuando la tracción se haga por caballerías..........................	0,050

....

X. — *Aranceles de Aduanas de 23 de Junio de 1906.*

Número de la partida.	ARTÍCULOS	Unidad.	Tarifa 1.ª — Pesetas.	Tarifa 2.ª — Pesetas.
53	Hierro en barras carriles de 25 kilogramos y más de peso por metro líneal	100 kilg.	6	4,20
54	Idem en ídem íd. de menos de 25 kilogramos ídem íd., y los de garganta para tranvías	»	7	5,60
75	Ruedas de hierro y acero de más de 100 kilogramos de peso, para locomotoras, coches y vagones de ferrocarriles y tranvías, estén ó no montadas sobre sus ejes.	»	20	13
80	Traviesas, tirantes, placas de asiento, bridas de unión, roldanas y demás piezas propias para el asiento de las vías de ferrocarriles y tranvías, inclusas las vías del sistema Decauville y sus semejantes	»	9	7
81	Cambios de vía de hierro y acero y las piezas sueltas para los mismos	»	16	13
547	Locomotoras y locomotoras ténders de más de 35 toneladas de peso	»	20	20
548	Idem hasta 35 toneladas de peso	»	35,20	35,20
549	Ténders	»	10	10
574	Coches de viajeros para ferrocarriles, de 1.ª clase, los mixtos de 1.ª y 2.ª, los coches salones, los coches-camas y los coches comedores	»	28	28
575	Idem de 2.ª y mixtos de 2.ª y 3.ª, los coches para correos y los especiales no especificados	»	26	26
576	Idem de 3.ª y mixtos de 3.ª y furgón	»	22	22
577	Carruajes de tranvías para viajeros, con ó sin motor	»	75	75
578	Vagones, furgones y vagonetas de todas clases	»	16	16

APÉNDICE TERCERO

Ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877.

Disposiciones de la misma aplicables á los ferrocarriles.

CAPÍTULO PRIMERO

CLASIFICACIÓN DE LAS OBRAS

Artículo 1.° Para los efectos de esta ley, se entiende por obras públicas las que sean de general uso y aprovechamiento, y las construcciones destinadas á servicios que se hallen á cargo del Estado, de las provincias y de los pueblos.

Pertenecen al primer grupo: los caminos, así ordinarios como de hierro..........................

....

Art. 2.° Para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia de la construcción y conservación de las obras públicas, su policía y uso, dependerán aquéllas siempre de la Administración en cualquiera de sus esferas, central, provincial ó municipal.

Art. 3.° Las obras públicas, así en lo relativo á sus proyectos como á su construcción, explotación y conservación, pueden correr á cargo del Estado, de las provincias, de los Municipios y de los particulares ó Compañías.

Art. 4.° Son de cargo del Estado:..............

....

6.° La construcción, conservación y explotación de aquellos ferrocarriles de gran interés nacional que por altas consideraciones administrativas no deban entregarse á particulares ó Compañías.

7.° Los demás caminos de hierro de interés general, en cuanto concierne á las concesiones, exa-

men y aprobación de los proyectos, y vigilancia para que se construyan y exploten del modo más seguro y conveniente.

....

Art. 7.° Pueden correr á cargo de particulares ó Compañías, con arreglo á las prescripciones generales de esta ley y á las especiales de cada clase de obras:

1.° Las carreteras y los ferrocarriles en general.

....

CAPÍTULO II

DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y ECONÓMICA DE LAS OBRAS PÚBLICAS

Art. 8.° Es atribución del Ministerio de Fomento:

....

2.° Lo concerniente al modo y forma de constitución de las Sociedades y Compañías que soliciten concesiones de ferrocarriles de interés general, al otorgamiento de estas concesiones y privilegios correspondientes á las mismas, al examen y aprobación de los proyectos, y al servicio de inspección que debe ejercer el Estado sobre la construcción, conservación, explotación y policía de los expresados ferrocarriles.

3.° Todo lo que se refiere á la construcción y explotación de aquellos ferrocarriles de alto interés público que, según lo previsto en el párrafo sexto del art. 4.°, se disponga en leyes especiales que corran á cargo del Estado.

....

CAPÍTULO III

DE LAS OBRAS COSTEADAS POR EL ESTADO

....

Art. 27. Cuando las obras que hubiere ejecutado el Estado puedan ser objeto de explotación

retribuída, se verificará ésta por contrata, mediante subasta pública, excepto en los casos en que por circunstancias especiales se declare la conveniencia de que el Gobierno la tome á su cargo. Esta declaración se hará por decreto expedido por el Ministerio de Fomento, oída la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y la Sección de Fomento del Consejo de Estado.

....

....

CAPITULO VI

DE LAS OBRAS EJECUTADAS POR PARTICULARES, PARA LAS CUALES NO SE PIDA SUBVENCIÓN NI OCUPACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO.

Art. 52. Los particulares ó Compañías podrán ejecutar, sin más restricciones que las que impongan los reglamentos de policía, seguridad y salubridad públicas, cualquiera obra de interés privado que no ocupe ni afecte al dominio público ó del Estado, ni exija expropiación forzosa de dominio privado.

Art. 53. Los particulares y Compañías podrán también construir y explotar obras públicas destinadas al uso general y las demás que se enumeran en el art. 7.º de esta ley, mediante concesiones que al efecto se les otorguen.

Art. 54. Dichas concesiones, siempre que no se pidiere subvención ni ocupación constante del dominio público, ni se destruyan con ellas los planes á que se refieren los artículos 20, 34 y 44, se otorgarán respectivamente por el Ministro de Fomento, por la Diputación provincial ó por el Ayuntamiento á cuyo cargo correspondan las obras. Las concesiones de obras para las cuales no se pida subvención, pero que destruyan los planes de las obras de cargo del Estado á que se refiere el artículo 20, no podrán ser otorgadas sino por medio de una ley. En el mismo caso las que destruyan los planes de obras provinciales ó municipales citados en los artículos 24 y 44 no podrán ser otor-

gadas sino por medio de Reales decretos expedidos por el Ministerio de Fomento.

Art. 55. En todo caso las concesiones á que se refiere el artículo anterior se otorgarán á lo más por noventa y nueve años, á no ser que la índole de la obra reclamase un plazo mayor, lo cual deberá ser siempre objeto de una ley. Transcurrido el plazo de la concesión, la obra pasará á ser propiedad del Estado, de la provincia ó del Municipio de cuyo cargo fuere. Toda concesión se otorgará sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los intereses particulares.

Art. 56. Para que pueda otorgarse á un particular ó Compañía la concesión de una obra pública en los casos á que se refiere el art. 54, se requiere un proyecto con todos los datos que, con sujeción á lo que se disponga en los reglamentos, sean necesarios para formar cabal juicio de la obra, de su objeto y de las ventajas que de su construcción han de reportar los intereses generales.

Art. 57. Para la formación del proyecto á que se refiere el artículo anterior el peticionario podrá solicitar del Ministerio de Fomento ó de las Corporaciones á quienes corresponda la competente autorización.

Esta autorización sólo lleva consigo:

1.º El poder reclamar la protección y auxilio de las autoridades.

2.º El poder entrar en propiedad ajena para hacer los estudios, previo el permiso del dueño, administrador ó colono si residiere en la propiedad ó cerca de ella; y en otro caso, ó en el de negativa, con el del Alcalde, que deberá concederla siempre que se afiance mediante un cómputo prudencial el pago inmediato de los daños que puedan ocasionarse.

Art. 58 Los particulares ó Compañías que pretendan construir y explotar una obra pública dirigirán su solicitud al Ministerio de Fomento ó Corporación á que en cada caso corresponda otorgar la concesión, acompañando el proyecto mencionado en el art. 56, y además un documento que acre-

dite haber depositado en garantía de sus propuestas el 1 por 100 del presupuesto de la referida obra.

Art. 59. El Gobierno en los casos en que á él corresponda con arreglo al art. 54 otorgar la concesión, consultará para ilustrar su juicio los informes que respecto de cada clase de obras establezcan las leyes especiales y los reglamentos; siendo requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo, según los casos, de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos ó de la Real Academia de San Fernando.

Cuando según lo dispuesto en el artículo citado la concesión debe hacerse por el poder legislativo, el Ministro de Fomento presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley, si del expediente resultase probada la conveniencia de llevar á cabo la obra á que se refiere la petición.

Las Diputaciones y Ayuntamientos se atendrán á lo que prevengan los reglamentos para la tramitación de los expedientes de concesión que les corresponda otorgar, con arreglo al art. 54 de la presente ley.

Art. 60. Se fijará por regla general entre las cláusulas de toda concesión:

1.º La cantidad que deberá depositar el concesionario en garantía del cumplimiento de sus compromisos, la cual será del 3 al 5 por 100 del presupuesto de las obras.

2.º Los plazos en que deberán empezarse y terminarse los trabajos.

3.º Las condiciones para el establecimiento y para el uso de las obras que en cada caso se crean convenientes con arreglo á las leyes.

4.º Los casos de caducidad y las consecuencias de esta caducidad.

Art. 61. Se considerará siempre como caso de caducidad de una concesión de las comprendidas en el art. 54 el de pedir subvención después de haber sido otorgada la concesión referida. Cuando por medio de una ley se concediese subvención ó auxilio procedente de fondos públicos para que pueda ejecutarse la obra, la subvención ó el auxi-

lio no podrá recaer directamente en favor del anterior concesionario, sino en provecho de la obra misma, la cual se sacará inmediatamente á subasta con arreglo á lo que se previene en esta ley respecto de las obras subvencionadas.

Art. 62. Cuando se presente más de una petición para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ofrezca á los intereses públicos. Para apreciar estas ventajas, el Ministro de Fomento ó las Corporaciones á las que en su caso corresponda otorgar la concesión, procederán á hacer las informaciones que prevengan los reglamentos.

Cuando sea el Ministro de Fomento el competente para hacer la concesión, antes de resolver sobre la preferencia entre las peticiones, deberá oir á la Corporación á que corresponda y á la sección de Fomento del Consejo de Estado.

Art 63. Si de las informaciones á que se refiere el artículo anterior resultaren iguales en circunstancias las propuestas hechas, la concesión se hará mediante subasta pública, en la que podrán tomar parte, no sólo los peticionarios, sino cualquiera otra persona que acredite haber hecho el depósito del 1 por 100 del presupuesto de la obra.

La licitación versará en primer término sobre rebajas en las tarifas de explotación; y si en ellas resultare igualdad, sobre rebajas en el tiempo de la concesión. El adjudicatario tendrá la obligación de abonar al firmante de la petición que hubiere sido presentada la primera, en el caso de que éste no hubiere sido el mejor postor, los gastos del proyecto, según tasación pericial de los mismos practicada con anterioridad á la subasta.

El autor de un proyecto aprobado por el Gobierno tendrá el derecho de tanteo, que podrá ejercitar en los diez días posteriores á la subasta, y en caso que no lo ejercite, será indemnizado por el adjudicatario de la obra, con arreglo á lo dispuesto en esta ley (1).

---

(1) Este tercer párrafo fué agregado al art. 63 de la ley de Obras públicas, por la ley de 30 de Mayo de 1890.

Art 64. No podrá concederse obra olguna pública solicitada por Empresa ó particulares sin que previamente se publique su petición en la *Gaceta* y *Boletín oficial* de la respectiva provincia, concediéndose un plazo de treinta días para la admisión de otras proposiciones que puedan mejorar la primera.

Art. 65. Hecha la concesión de una obra pública, el Gobierno ó las Corporaciones que en su caso la hubieren otorgado, vigilarán por medio de sus agentes facultativos la construcción de los trabajos para que observen las condiciones estipuladas. Igual vigilancia se ejercerá sobre la explotación una vez terminados los trabajos y autorizada aquélla en los términos que prescriban los reglamentos.

Art. 66. El concesionario podrá, previa autorización del Ministerio de Fomento ó Corporación que hubiere otorgado la concesión, enajenar las obras, con tal de que el que las adquiera se obligue en los mismos términos y con las mismas garantías que lo estaba el primero, al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 67. La fianza á que se refiere el párrafo 1.º del art 60, no se devolverá al concesionario mientras no justifique tener otras hechas por un valor equivalente á la tercera parte de las comprendidas en la concesión. Dichas obras sustituirán entonces á la fianza, y responderán al cumplimiento de las cláusulas de la concesión.

Art. 68. La declaración de caducidad de la concesión de una obra pública de las comprendidas en este capítulo, en el caso de que proceda, se hará por el Ministerio de Fomento ó Corporación que la hubiere otorgado, y siempre previo expediente en que deberá ser oído el interesado.

Art. 69. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario, lleva siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio de la Administración general, provincial ó municipal, según los casos.

Art. 70. Si al declararse la caducidad no hubie-

ren sido aún comenzadas las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si habiéndose ya ejecutado algunas no hubiesen sido bastantes para devolver su fianza al concesionario, se sacarán á subasta las obras ejecutadas por término de tres meses, sirviendo de tipo para la misma el importe á que asciendan los terrenos adquiridos, las obras hechas y los materiales existentes. Las obras se adjudicarán al que ofreciere por ellas mayor cantidad, y el nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate, y quedará subrogado á él en todos sus derechos y obligaciones.

En ambos casos debe perder la fianza el concesionario primitivo.

Art. 71 Si al pronunciarse la caducidad hubiese sido devuelta la fianza, se sacarán asimismo á subasta por término de dos meses, bajo el mismo tipo, las obras hechas por el concesionario. De la cantidad ofrecida por el mejor postor, el cual será declarado adjudicatario de la concesión, se reservará la Administración la fianza devuelta; y la diferencia, si la hubiese, se entregará al concesionario primitivo.

Art. 72. En los casos de los artículos anteriores, si no hubiere remate por falta de postores, se sacarán nuevamente á subasta las obras ejecutadas por término de un mes bajo el mismo tipo.

Si no se adjudicase la concesión en ninguna de las subastas, se incautará el Estado, provincia ó pueblo que la hubiese otorgado de todas las obras ejecutadas, de las cuales hará el uso que tenga por conveniente, sin que el concesionario cuyos derechos se declarasen caducados pueda reclamar.

Art. 73. Ninguna obra para cuya explotación sea necesario ocupar otra obra perteneciente al Estado, provincias ó pueblos podrá concederse sin previa licitación en remate público sobre las bases que al objeto se determinen. Al peticionario le será reservado el derecho de tanteo, y cuando no quedase la concesión á su favor, deberá serle satisfecho por el adjudicatario el importe del pro-

yecto con arreglo á tasación pericial hecha y anunciada con anticipación á la subasta.

CAPÍTULO VII

DE LAS OBRAS SUBVENCIONADAS CON FONDOS PÚBLICOS, PERO QUE NO OCUPEN DOMINIO PÚBLICO

Art. 74. Siempre que se pidiese subvención de cualquiera clase por particulares ó Compañías de una obra pública que no hubiese de ocupar ó aprovechar constantemente una parte del dominio público, la concesión al efecto, cuando la subvención haya de proceder de una provincia ó Municipio, se hará por la Corporación á cuyo cargo correspondan las obras, pero en todo caso mediante subasta pública; y si la subvención hubiese de proceder del Estado, será además la concesión objeto de una ley.

Se entiende por subvención, para los efectos de este artículo, cualquier auxilio directo ó indirecto de fondos públicos, inclusa la franquicia de los derechos de Aduanas para el material que haya de introducirse del extranjero; franquicia que siempre deberá ser otorgada por una ley.

Art. 75 Las concesiones á que se refiere el artículo anterior, serán siempre temporales, no pudiendo exceder su duración de noventa y nueve años. Transcurrido este plazo, la obra pasará á ser propiedad del Estado, provincia ó pueblo que hubiere suministrado la subvención.

Art. 76. Los particulares ó Compañías que pretendan subvención de fondos públicos para construir una obra de las á que este capítulo se refiere, podrán impetrar la autorización necesaria para hacer los estudios correspondientes en los términos y con los derechos que se mencionan en el artículo 57 de la presente ley A la solicitud de concesión deberá acompañarse el proyecto completo de las obras arreglado á lo que prescriban los reglamentos, y además un documento que acredite que el peticionario ha depositado en garantía del cumplimiento de las proposiciones que hiciere ó admi-

tiese en el curso del expediente el 1 por 100 del importe total del presupuesto de las referidas obras.

Art. 77. El Ministerio de Fomento ó la Corporación correspondiente abrirá una información, según determinen los reglamentos, para justificar la utilidad del proyecto. Si la obra de que se trata fuese de las comprendidas en los planes á que se refieren los arts. 20, 34 y 44 de esta ley, no será necesario proceder á dicha información.

Art. 78. Aprobado el proyecto por los trámites que prescriban los reglamentos, confrontado que haya sido sobre el terreno por los Ingenieros del Estado ó por los funcionarios facultativos que designen las Diputaciones ó Ayuntamientos, según los casos, y aceptadas que sean recíprocamente las condiciones de la concesión, el Ministro de Fomento, en el caso de que se trate de obras del Estado, presentará á las Cortes el proyecto de ley necesario para otorgarla, al tenor de lo prescrito en el artículo 74.

Art. 79. Fijado por la ley, en el caso de obras del Estado, ó por la Diputación ó Ayuntamiento correspondiente cuando se trate de obras á cargo de estas Corporaciones, el máximum de subsidio que haya de darse como subvención para la obra proyectada, se sacará bajo aquel tipo á subasta la concesión por término de tres meses, y se adjudicará al mejor postor, con la obligación de abonar al peticionario, si éste no fuese el adjudicatario, el importe de los estudios del proyecto según tasación pericial practicada y anunciada antes de la licitación en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 80. Para poder tomar parte en la subasta es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proposiciones que se presenten el 1 por 100 del valor total de la obra según el presupuesto aprobado.

Art. 81. No podrá en ningún caso expedirse el título de concesión mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía del cumplimiento de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto de las obras.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin prestar esta fianza se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida del depósito á que se refiere el artículo anterior; volviéndose á subastar la concesión de la obra por término de cuarenta días.

La fianza de que se trata en este artículo no será devuelta á la Empresa concesionaria mientras no estén totalmente concluídas y en disposición de ser explotadas las obras de la concesión.

Art. 82. Son aplicables á las obras subvencionadas las disposiciones del art. 65 de la presente ley acerca de la vigilancia que debe ejercer la Administración sobre las mismas durante su construcción y explotación.

El servicio de vigilancia sobre las obras subvencionadas se extenderá además á la parte económica y mercantil de la Empresa concesionaria, y á que el abono de los auxilios ó subvenciones se verifique en la proporción que corresponda á los trabajos ejecutados con arreglo á las cláusulas estipuladas.

Art. 83. No podrá introducirse variación ni modificación alguna en el proyecto que haya servido de base á una concesión subvencionada sin la competente autorización del Ministerio de Fomento ó Corporación que la hubiere otorgado.

La autorización del Ministerio de Fomento, cuando se trate de obras subvencionadas por el Estado, no podrá recaer sino después de oir á la Corporación respectiva y al Consejo de Estado en pleno, y de llenarse los demás requisitos que se señalen en el reglamento para la ejecución de esta ley.

Art. 84. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuyese el coste de las obras, se rebajará proporcionalmente á esta disminución el importe de los auxilios ó subvenciones.

Si de las variaciones ó modificaciones resultase aumento de coste, aun cuando con ellas se perfeccionasen dichas obras y se obtuviesen ventajas en su uso y explotación, no por eso se aumentarán las subvenciones ni los auxilios otorgados por la

ley de concesión, á no ser que se dispusiese otra cosa en una ley especial.

Art. 85. La declaración de caducidad de una concesión subvencionada corresponde hacerla al Ministerio de Fomento cuando se trata de obras del Estado, y en los demás casos á la Diputación ó Ayuntamiento que con arreglo al art. 74 hubiere otorgado dicha concesión.

Siempre que se declare definitivamente caducada una concesión subvencionada, quedará á beneficio del Estado ó de la Corporación correspondiente el importe de la garantía que según el art. 81 se hubiese exigido al concesionario.

Art. 86. Las concesiones subvencionadas de obras públicas caducarán por completo si no se diese principio á los trabajos, ó si no se terminase la obra ó cualquiera de las secciones en que se hubiese dividido, dentro de los plazos señalados.

Cuando ocurra algún caso de fuerza mayor y se justifique debidamente en virtud de una información seguida con arreglo á lo que se disponga en los reglamentos, podrán prorrogarse los plazos concedidos por el tiempo absolutamente necesario. Si la subvención procediese de fondos generales, la prórroga corresponde concederla al Ministro de Fomento, oído el Consejo de Estado.

Al fin de la prórroga caducará la concesión si dentro de aquélla no se cumpliese lo estipulado.

Art. 87. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpiese el servicio público de una obra subvencionada, el Ministro de Fomento, la Diputación ó Ayuntamiento, según los casos, adoptará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarle provisionalmente por cuenta del concesionario.

En el término de seis meses deberá justificar la Empresa que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo ceder ésta á otra Empresa ó tercera persona, previa autorización especial del Gobierno ó Corporación á que corresponda. Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión.

Art. 88. De la resolución del Gobierno declaran-

do la caducidad podrá el concesionario reclamar por la vía contenciosa dentro del término de dos meses desde el día en que se le hubiere notificado. Pasado este plazo sin presentarse reclamación, se tendrá por consentida la resolución del Gobierno.

De las declaraciones de caducidad que, según sus atribuciones, hagan las Diputaciones ó Ayuntamientos, los concesionarios podrán apelar también por la vía contenciosa dentro del mismo plazo, después de apurada la gubernativa, en los términos que prescriben las leyes.

Art. 89. Declarada definitivamente la caducidad de una concesión subvencionada, se sacarán á subasta las obras ejecutadas por término de tres meses. El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según tasación, los terrenos adquiridos, las obras hechas y los materiales de construcción y explotación existentes, con deducción de las cantidades que por vía de auxilio ó subvención se hubiesen entregado al concesionario en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores.

Art. 90 Si á la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva licitación por término de dos meses, y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación. Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Art. 91. Si en cualquiera de las tres subastas á que se refieren los artículos anteriores se hicieren proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará la obra adjudicada al mejor postor, el cual dará en garantía el 5 por 100 del importe de las obras que faltasen, y recibirá la concesión en las mismas condiciones con que se otorgó la caducada, sustituyendo al anterior concesionario en todos sus derechos y obligaciones, y quedando sujeto á las prescripciones de la presente ley.

Art. 92. Del importe de las obras rematadas, que deberá entregar al adjudicatario en los términos del artículo anterior, se deducirán los gastos

de tasación y subasta, y el resto se entregará á quien de derecho corresponda.

Art. 93. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado, provincia ó pueblo de cuyo cargo fuera la obra, de todo lo que se hubiese ejecutado, y se continuará, si así se creyese oportuno, por medio de nueva concesión, la cual será otorgada con arreglo en un todo á lo prescrito en esta ley, sin que el primitivo concesionario tenga entonces derecho á indemnización de ninguna clase.

CAPÍTULO VIII

DE LAS CONCESIONES DE DOMINIO PÚBLICO Y DOMINIO DEL ESTADO

Art. 94. Las concesiones que soliciten los particulares ó Compañías para la ejecución de obras que hayan de ocupar ó aprovechar constantemente una parte del dominio público destinada al uso general, se harán en todo caso por el Ministerio de Fomento, quien al efecto deberá atenerse en lo que sea aplicable á lo establecido, ya en el capítulo VI, ya en el VII, de esta ley, según que se trate de obras no subvencionadas ó de aquellas para cuya ejecución se solicitare auxilio de cualquier clase procedente de fondos públicos.

Art. 95. Los particulares ó Compañías que pretendan la concesión de dominio público para la ejecución de una obra de uso general ó privado, dirigirán su solicitud al Ministerio de Fomento ó sus delegados, con un proyecto arreglado á lo que se determine en el reglamento para la ejecución de esta ley.

El Ministerio de Fomento consultará los informes que conduzcan á esclarecer los derechos establecidos sobre el dominio público que se intente ocupar, las ventajas ó inconvenientes que de la obra puedan resultar á los intereses generales y demás circunstancias que convenga tener en cuenta antes del otorgamiento de la concesión; todo

según prescriban las leyes especiales y los reglamentos.

Art. 96. Si de la información á que se refiere el artículo anterior resulta que la obra de que se trata no menoscaba ni entorpece el disfrute del dominio público á que afecta, podrá otorgarse la concesión por el Ministerio de Fomento ó sus delegados, según se prevenga en las leyes especiales de las diversas obras, expresando entre las cláusulas que se impongan las generales siguientes:

1.ª Los plazos en que deben comenzarse y finalizar los trabajos.

2.ª Las condiciones para el establecimiento y uso de la obra, y las consecuencias de la falta de cumplimiento de estas condiciones.

3.ª La fianza que debe prestar el concesionario para responder del cumplimiento de las cláusulas estipuladas.

4.ª Los casos en que proceda declarar la caducidad de la concesión, así como las consecuencias de dicha caducidad.

5.ª La fijación del máximum de las tarifas que se designen para el uso y aprovechamiento de la obra.

Art. 97. Si antes de recaer resolución sobre cualquiera de las peticiones de dominio público á que se refieren los artículos anteriores se presentasen otra ú otras solicitudes incompatibles con la primera, el Ministerio de Fomento elegirá las que mejores resultados ofrezcan á los intereses públicos, á cuyo fin abrirá una información sobre los proyectos en competencia, en la forma que determinen los reglamentos.

En semejantes casos, sin embargo, y en aquellos en que lo crea oportuno por circunstancias especiales, podrá el Ministro de Fomento resolver que á la concesión preceda una licitación pública, á tenor de lo prescrito en los arts. 98 y 99.

Art. 98. Si de la información de que se trata en el art. 95 resultase que la obra había de menoscabar y entorpecer el uso y aprovechamiento á que

se hallare destinada la parte de dominio público á que dicha obra hubiere de afectar, podrá también ser otorgada la concesión por el Ministerio de Fomento cuando se juzgue así conveniente á los intereses generales.

La concesión en el caso del presente artículo deberá siempre hacerse mediante licitación pública, que versará en primer término sobre rebaja en las tarifas aprobadas para el uso y aprovechamiento de la obra, y en igualdad de aquéllos, sobre mejora del precio que de antemano se hubiere designado á la parte del dominio público que se hubiese de ceder.

Art. 99. Las condiciones de la concesión, cuando con arreglo al artículo anterior hubiese de mediar subasta pública, serán las que se indican en el art. 96, agregando que el adjudicatario estará obligado, cuando no fuese el mismo que presentó el proyecto, á abonar al peticionario los gastos que dicho proyecto le hubiere ocasionado, según tasación pericial verificada y publicada con anterioridad al remate.

Art. 100 Cuando para las concesiones de la clase á que se refiere el art. 98, se hubiesen presentado dos ó más peticiones, el Ministro de Fomento elegirá, por el procedimiento marcado en el art. 97, la que crea más conveniente para que sirva de base á la licitación pública, que ha de determinar á quién debe otorgarse definitivamente la concesión.

Art. 101. Las concesiones á que se refieren los artículos anteriores de este capítulo, se otorgarán por noventa y nueve años á lo más, salvo los casos en que las leyes especiales de obras públicas establezcan mayor tiempo, ó que la concesión se otorgue por medio de una ley especial que así lo determine.

En todo caso, estas concesiones se entenderán siempre hechas sin perjuicio de tercero, y dejando á salvo los derechos adquiridos. El concesionario será, por consiguiente, responsable de los daños y perjuicios que pueda ocasionar la obra á la propiedad privada ó á la parte de dominio público no ocupada.

Art. 102. Otorgada la concesión y hecha efectiva la fianza, se expedirá un título en que se haga constar el otorgamiento y las condiciones pactadas, certificándose además la consignación de la fianza, y agregándose un ejemplar impreso y autorizado de esta ley y del reglamento para su ejecución.

Art. 103. El concesionario podrá transferir su concesión ó enajenar las obras libremente; pero entendiéndose que el que le sustituya en sus derechos le sustituye también en las obligaciones que le imponen las cláusulas de la concesión, y quedando subsistentes las garantías que han de hacer efectiva su responsabilidad.

De la enajenación ó transferencia de los derechos correspondientes al concesionario se dará cuenta al Ministerio de Fomento ó á la Corporación que hubiese otorgado la concesión, á los efectos oportunos.

Art. 104. Hecha la concesión, corresponde á la Administración vigilar por el exacto cumplimiento de las cláusulas estipuladas, así durante la ejecución de las obras como durante su explotación.

La fianza á que se refiere el art. 96, párrafo 3.º, se devolverá al concesionario cuando justifique haber terminado las obras, y se hará constar en su cédula de concesión.

Art. 105. La declaración de caducidad de una concesión de dominio público, en el caso de que proceda, corresponde pronunciarla al Ministerio de Fomento, previo expediente, en el que deberá precisamente ser oído el interesado. Las consecuencias de la caducidad serán las que para casos análogos se establecen en los capítulos 6.º y 7.º de esta ley.

Declarada la caducidad, se recogerá é inutilizará el título de la concesión.

Art. 106. Cuando se trate de llevar á cabo por particulares ó compañías una obra que hubiere de ocupar permanentemente una parte del dominio público en la que no exista uso ni aprovechamiento público alguno, bastará una autorización

administrativa, que corresponde otorgar al Ministro de Fomento ó sus delegados, conforme dispongan las leyes especiales y los reglamentos.

Art. 107. El que pretenda la autorización á que se refiere el artículo anterior, deberá acompañar á su petición un proyecto en que se exprese el objeto de la obra, la parte de dominio público que se intente ocupar y un presupuesto de los trabajos.

Este proyecto se someterá á los trámites que prescriban las leyes especiales y los reglamentos antes de concederse la autorización.

Art. 108. Cuando para la ejecución ó explotación de una obra que soliciten los particulares ó compañías sea necesaria la ocupación temporal de una parte del dominio público destinado al uso general, deberá preceder también autorización del Ministro de Fomento ó sus delegados. Esta autorización podrá ser concedida sin exigir fianza ni presentación del proyecto, y por trámites breves que se designarán en los reglamentos.

Art. 109. También se necesita autorización administrativa para la ejecución ó explotación de una obra que altere servidumbres establecidas sobre propiedad privada en beneficio del dominio público Esta autorización se otorgará por el Ministro de Fomento ó sus delegados, como en el caso del artículo anterior; pero podrá tener el carácter de perpetuidad, salvo siempre los derechos de propiedad particular.

Art. 110. Para las obras destinadas al ejercicio de una industria particular, podrá concederse la ocupación de cosas de dominio público con arreglo á las prescripciones de esta ley general y á las especiales de obras públicas: una vez hecha la concesión á que se refiere el párrafo anterior, el particular ó compañía que la obtenga podrá construir la obra y servirse de ella en los términos que estime convenientes, sin más intervención por parte del Gobierno que la que se refiere á la seguridad, policía y régimen del dominio público.

Art. 111. Cuando para la ejecución de una obra por compañías ó particulares y destinada al uso

público ó al privado haya de ocuparse una parte del dominio del Estado, será necesario que preceda concesión del Ministro de Fomento con arreglo á lo establecido en los artículos de este capítulo, que tratan del dominio público; pero siempre con el requisito indispensable de la pública licitación, á que servirá de base el proyecto del peticionario.

La licitación tendrá por objeto determinar la cantidad que el concesionario haya de satisfacer por razón del dominio cedido, y se verificará con arreglo á las formalidades exigidas para la venta de fincas del Estado, adjudicándose la concesión al mejor postor.

El solicitante tendrá en el remate el derecho de tanteo; y en el caso de no quedarse con la concesión, el de ser indemnizado por el adjudicatario de los gastos del proyecto según la tasación pericial practicada y anunciada antes de la subasta.

Art 112. Se necesitará autorización del Ministro de Fomento para ejecutar ó explotar una obra que altere servidumbres establecidas en dominio del Estado.

Esta autorización se concederá con arreglo á trámites análogos á los prescritos en el art. 109 de esta ley.

Art. 113. Las resoluciones en materia de concesiones por Autoridad competente de dominio público y del Estado, serán ejecutivas, salvo los recursos que procedan con arreglo á las leyes.

....

....



APÉNDICE CUARTO

Reglamento para instalaciones eléctricas de 7 de Octubre de 1904.

....

CAPÍTULO TERCERO

DE LAS APLICACIONES Á TRANVÍAS Y DEMÁS SERVICIOS

Art. 45. Las instalaciones para tranvías y ferrocarriles de tracción eléctrica serán objeto de reglas especiales que se consignarán en sus condiciones, ya sean que se utilicen hilos aéreos de trabajo con trole ordinario ó automotor, ó ya sea que se apliquen rieles ó placas sobre el suelo para suministro de energía eléctrica, entre los cuales se pondrán necesariamente las siguientes: Cuando se trate de defender el hilo del trabajo contra la caída de los de telégrafo ó teléfono ú otra instalación análoga en tranvías con trole ordinario y rieles de retorno de corriente, se adoptará uno de los procedimientos que á continuación se expresan: 1.º Un hilo protector de cuerda metálica ó alambre, independiente de los hilos de trabajo, tendido paralelamente sobre cada uno de los mismos y situado en su plano vertical, siempre que sea posible, á juicio de la Administración ó su agente, ó bien dos hilos en planos verticales distintos á un lado y otro y más altos que el de trabajo. 2.º Si el hilo protector único no pudiera establecerse con arreglo á la disposición anterior, podrá colocarse en otro plano vertical paralelo al hilo del trabajo, pero en tal disposición que el de telégrafo ó teléfono caído tenga que tocar precisamente al protector superior ó á la vez á éste y al de trabajo. 3.º El hilo ó hilos protectores podrán servir para dos hilos de trabajo, siempre que con cada uno de éstos se satisfaga á las condiciones anteriores. 4.º Se establecerán el hilo ó hilos

protectores en todas las alineaciones rectas, y aun en las curvas de gran radio en que puedan colocarse, satisfaciendo á las precedentes disposiciones. 5.º El hilo ó hilos protectores deberán estar en buena comunicación con los rieles de cien en cien metros próximamente. 6.º La sección del hilo ó hilos protectores, con arreglo á su conductibilidad, deberá ser tal, que al ponerse en contacto suyo y en el del hilo del trabajo un hilo de 11 décimas de milímetro de diámetro, se funda éste inmediatamente, sin que por el paso de la corriente el protector se resienta de un modo notable. 7.º Será de cargo de la Empresa de tranvías colocar, en lo posible, el hilo ó hilos protectores, sin que el trole, al descarrilar, toque á los mismos, y mucho menos á éste y al de trabajo á la vez, para evitar la formación de un corto circuíto. 8.º En toda instalación en que los fiders sean aéreos, sigan ó no la dirección de los hilos de trabajo, se considerarán como éstos para la protección á que se refieren estas condiciones. 9.º En las curvas de poco radio y trozos en que no pueda colocarse el hilo ó hilos protectores en los términos anteriores por estar suspendidos los de trabajo por tirantes, se colocará la defensa conocida con el nombre de *tejadillo* de bambú. 10 En cuanto sea posible, debe evitarse que los hilos telegráficos y telefónicos sigan una dirección casi paralela á plomo de los de trabajo; pero si no pudiera evitarse será preferible en tal trozo el empleo del tejadillo de bambú al hilo protector. 11 Cuando los hilos de trabajo se hallen sostenidos por tirantes, para evitar el corrimiento de los telefónicos ó telegráficos sobre los mismos y ponerse en contacto con los de trabajo, deberán los tirantes estar armados de ganchos de retención. Y 12 Para que produzcan efecto los medios indicados de defensa, es preciso que se ejecuten con extremada solidez y esmero, y deberán sujetarse á una exquisita vigilancia.

Art. 46. En los tranvías en que el suministro de energía eléctrica se efectúa por el sistema de placas de contacto ó de un tercer riel colocado en medio de la vía, lo mismo que en otros sistemas

ensayados con cable conductor bajo el vuelo de aceras ó andenes, ó bien en piezas acanaladas con bordes aisladores, deberán disponerse todos estos elementos de modo que estén protegidos del contacto de los alambres á que se refiere el artículo anterior y eviten todo lo posible accidentes en la circulación pública, sin impedir ó perjudicar su tránsito.

Art. 47. Cuando se trate de tranvías ó carruajes con trole automotor, se aplicarán las disposiciones del art. 45, sin que por ningún concepto pueda utilizarse la tierra para retorno de la corriente, sino por el circuíto cerrado de los cables sostenedores del carretón automotor en el caso de empleo de corrientes contínuas, y entonces el hilo protector deberá hallarse en comunicación con el de retorno. Si se aplican corrientes alternas transformadas en el mismo carretón, se tendrán en cuenta las mismas prevenciones para evitar derivaciones por tierra, debiendo recomendarse el uso de llantas pneumáticas en las ruedas, que, además de atender á este efecto, conservarán mejor la parte de vía destinada á la rodadura.

Art. 48. Para que lo prescrito en los tres artículos precedentes pueda producir todo su efecto, es menester también que las líneas é hilos telegráficos y telefónicos satisfagan á los medios que concurran á igual fin, y siempre que crucen vías ó calles por donde circule un tranvía, además de efectuarlo lo más normalmente posible, deberán sujetarse á una de las condiciones siguientes: 1.ª Estar soportados los hilos y sujetos sobre dos casas fronterizas de la calle ó apoyos cuando la anchura de las vías sea tal qué, aun rompiéndose el hilo, no pueda alcanzar á los de trabajo ó tranvía; en este caso el hilo puede ir desnudo entre ambos soportes. 2.ª Efectuar el cruce con hilo revestido de un buen aislamiento entre los dos soportes que lo comprenden. 3.º Emplear hilo desnudo entre ambos soportes mencionados, á condición de que en cada uno de ellos se fije una varilla horizontal de cobre en buena comunicación con tierra con un hilo protector que satisfaga á la

condición 6.ª del art. 41; dicha varilla deberá ser tocada por el hilo telefónico ó telegráfico al romperse éste. Convendrá estudiar si en algunos casos particulares de cruces de hilos telefónicos sobre los de trabajo de los tranvías, será conveniente emplear para aquéllos alambre bimetálico, con el fin de dificultar las roturas de dichos conductores y su contacto con los segundos, sin perjuicio de todas las demás prevenciones que se detallan en este artículo.

Art. 49. Las Compañías de tranvías eléctricos establecidas al presente, ó que en lo sucesivo se constituyan, tendrán obligación de ensayar en sus líneas los aparatos que teóricamente ofrezcan alguna garantía, y deberán seguir todos los adelantos respecto á la protección del hilo de trabajo y demás medidas de seguridad para adoptar inmediatamente los que la experiencia demuestre ser más eficaces que los conocidos hasta ahora y los propuestos en este reglamento. Las Empresas de telégrafos y teléfonos, á su vez, evitarán el abuso de salvar con sus líneas grandes vanos, para lo cual observarán las prescripciones que sobre el particular dicte el personal encargado de la inspección de sus redes.

Art. 50. Para impedir los efectos de la electrolisis de la corriente de retorno de los tranvías, se emplearán los medios siguientes: 1.º Los rieles de cada una de las filas se unirán por medio de soldadura ó conexiones formadas de pequeños cables de cobre ó su equivalente en otros metales, cuya sección excederá de cien milímetros cuadrados por fila de rieles y será la mayor posible. 2.º Cada cien metros, ó á menor distancia, se establecerán enlaces transversales en las vías. 3.º Cuando el Inspector oficial considere necesario, se pondrá en cada vía un cable unido íntimamente con ambas filas de rieles. Y 4.º Las dimensiones de todos los cables é hilos de este sistema se calcularán con la condición de que la diferencia de potencial entre la máquina dinamo y el punto más alejado de ella en los rieles de la vía, no exceda de siete voltios.

APÉNDICE QUINTO (1)

Proyectos de ley de ferrocarriles estratégicos y reforma de la ley de Ferrocarriles secundarios.

I.—Proyecto de ley de ferrocarriles estratégicos, presentado á las Cortes en 4 de Noviembre de 1907.

Artículo 1.º El Gobierno otorgará, con arreglo á las prescripciones de esta ley, la concesión de las siguientes líneas de ferrocarriles:

1.º Una de vía ancha desde Pontevedra á Ribadavía, pasando por Puente Caldelas, prolongación de la del puerto del Carril, en la ría de Arosa á Pontevedra.

2.º Las de un metro que faltan para completar las del mismo ancho en las costas Norte y Noroeste desde Ferrol y desde Carril á Irún, con un ramal de Figaredo á León.

El Gobierno determinará el punto de enlace de las líneas que han de partir de Ferrol y de Carril.

3.º Las de un metro que faltan para completar las del mismo ancho en la costa Sur y Sur Este desde San Fernando á Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería, por la costa.

Art. 2.º Para la ejecución de lo dispuesto en los números 2.º y 3.º del artículo anterior, si el Gobierno lo considera conveniente, se utilizarán en

(1) Durante la composición y tirada del presente libro, se han presentado á las Cortes dos proyectos de ley sobre ferrocarriles estratégicos y secundarios, que aun no habiendo sido todavía aprobados ni discutidos, merecen conocerse en sus principales disposiciones; por lo cual publicamos los fundamentos más esenciales de los mismos, no obstante no tener fuerza de ley en el momento.

todo ó en parte las líneas de vía ancha, construídas ó en construcción, á fin de que pueda circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocando al efecto un tercer carril ó utilizando la explanación en la forma que sea preferible, previo convenio con las Compañías ó concesionarios respectivos.

Art. 3.º *El art. 3.º del proyecto, determina que el Estado garantizará el 5 por 100 anual del capital invertido en la construcción de cada línea.*

Art. 4.º *Este artículo dispone esencialmente lo mismo que el 24 de la ley de Ferrocarriles secundarios, transcrito en la página 386 del presente libro.*

Art. 5.º *Determina que el concesionario someterá el replanteo á la aprobación del Gobierno.*

Art. 6.º *Dispone que la concesión se hará por noventa y nueve años.*

Arts. 7.º á 10. *Regularizan la forma de subasta, el plazo de ejecución de las obras, tarifas y transportes.*

II.—*Proyecto de ley de reforma de varios artículos de la ley de Ferrocarriles secundarios, presentado á las Cortes en 24 de Enero de 1908* (1).

Artículo 1.º *Reforma el art. 22 de la ley de Ferrocarriles secundarios* (pág. 384), *ampliando el interés que garantizará el Estado, al 5 por 100 anual.*

Art. 2.º Redacta el art. 23 de la misma ley (página 385), disponiendo que «si durante tres años consecutivos excediera del 6 por 100 el producto líquido de la explotación, el concesionario reintegrará al Estado el importe de las cantidades que hubiese recibido en garantía del interés, mediante

---

(1) Da clara idea del desbarajuste legislativo que se observa en España, el hecho que no necesita comentario, de que haya sido aprobada la reforma de varios artículos de la ley de ferrocarriles secundarios de 1904, en 30 de Agosto de 1907, y de que antes de los cinco meses siguientes se presente á las Cortes un proyecto de ley modificando precisamente los mismos artículos por segunda vez.

la entrega de la tercera parte de dicho exceso que obtenga, á partir del cuarto año en que se haga la liquidación con un beneficio neto superior al 6 por 100».

Art. 3.° *Sustituye el 4 por 100 señalado en el párrafo 2.° del art. 25 de la referida ley* (pág. 387), *por el 5 por 100.*

Art. 4.° *Modifica el párrafo 1.° del art. 27* (página 388), *agregando que servirá de base para la subasta, el proyecto aprobado por el Gobierno, mediante concurso; cuyo dueño, siendo un particular tendrá derecho al tanteo.*

Art. 5.° *Redacta nuevamente el art. 30 párrafo 3.°* (página 390), *reduciendo el 8 por 100 al 6 por 100.*

Art. 6.° *Adiciona á la vigente ley de Ferrocarriles secundarios el siguiente artículo:*

«El Gobierno, á instancia de las Diputaciones provinciales ó Ayuntamientos interesados, podrá adicionar al plan de ferrocarriles secundarios, previa audiencia del Consejo de Obras públicas, aquellas líneas que se estimasen de interés general.»

Art. 7.° *Declara subsistentes las demás disposiciones de la ley indicada.*

Art. 8.° *Expresa que en la nueva ley de Ferrocarriles secundarios que se publique después de aprobado el presente proyecto incorporando á ella las modificaciones contenidas en el mismo, se agregará un nuevo capítulo con las disposiciones relativas á los ferrocarriles estratégicos.*

FÍN DE LA OBRA

ÍNDICE DE MATERIAS

PRIMERA PARTE

Doctrina, legislación y jurisprudencia generales.

a) *Ferrocarriles principales ó generales.*

Págs.

SEGUNDA PARTE

Doctrina, legislación y jurisprudencia complementarias.

APÉNDICES

Págs.